



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 140]

नई दिल्ली, शुक्रवार, अप्रैल 7, 2017/चैत्र 17, 1939

No. 140]

NEW DELHI, FRIDAY, APRIL 7, 2017/CHAITRA 17, 1939

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 02 मार्च 2017

सं. टीएमपी/93/2016-केपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, कांडला पत्तन में बर्थ सं. 11 और 12 में कंटेनर टर्मिनल के अपग्रेडेशन, परिचालन और अनुरक्षण हेतु कांडला इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (केआईसीटीपीएल) से उसके दरमान की अधिसूचना हेतु प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/93/2016-केपीटी

कांडला इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

आवेदक

कोरम:

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
(ii). श्री रजत सचर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(फरवरी 2017 के 17वें दिन पारित)

यह मामला कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) में बर्थ सं. 11 और 12 में कंटेनर टर्मिनल के अपग्रेडेशन, परिचालन तथा अनुरक्षण के लिए कांडला इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (केआईसीटीपीएल) से उसके दरमानों की अधिसूचना के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. केआईसीटीपीएल द्वारा अपने प्रस्ताव दिनांक 7 दिसम्बर 2016 में किए गए निवेदनों के बारे में बताने से पहले, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण ने 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.2 का अनुसरण करते हुए विषय परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) में कंटेनर टर्मिनल के लिए आदेश सं. टीएमपी/29/2013-जेएनपीटी दिनांक 13 अगस्त 2013 द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क का अंगीकरण करने के लिए केपीटी के प्रस्ताव के आधार पर सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) पर केपीटी में बर्थ सं. 11 और 12 में कंटेनर टर्मिनल के विकास, परिचालन तथा अनुरक्षण के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करते हुए इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी/15/2015-केपीटी दिनांक 15 मई 2015 और 30 जुलाई 2015 पारित किया था।

3.1. कांडला इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (केआईसीटीपीएल) ने अपने पत्र दिनांक 7 दिसम्बर 2016 द्वारा इस प्राधिकरण से अपने दरमान अधिसूचित करने का अनुरोध किया था। केआईसीटीपीएल द्वारा कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:

- (i). टीएमपी ने महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश, 2013 के अधीन अपने आदेश सं. टीएमपी/15/2015-केपीटी दिनांक 15 मई 2015 और 30 जुलाई 2015 द्वारा बर्थ सं. 11 और 12 में कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुमोदित किया था। केपीटी ने

प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएमपी/29/2013-जेएनपीटी दिनांक 13 अगस्त 2013 द्वारा अनुमोदित अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के अधीन अपने 4थें कंटेनर टर्मिनल के लिए जेएनपीटी में कंटेनर प्रहस्तन सुविधा के लिए अनुमोदित अप्रकट प्रशुल्कों के आधार पर परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क अंगीकृत करने का प्रस्ताव किया था।

- (ii). तत्पश्चात्, बोली प्रक्रिया के समापन के बाद, केपीटी ने सफल बोलीदाता अर्थात् केआईसीटीपीएल को रियायत प्रदान की थी। केपीटी ने केआईसीटीपीएल के साथ रियायत अनुबंध पर हस्ताक्षर किए थे जोकि 30 वर्षों की अवधि के लिए पीपीपी आधार पर कंटेनर टर्मिनल के विकास, परिचालन तथा अनुरक्षण के लिए 29-2-2016 को सफल बोलीदाता द्वारा विशेष प्रयोजन वाहन (एसपीवी) है। दोनों पक्षों द्वारा रियायत अनुबंध के अनुच्छेद 3 के अधीन पूर्व शर्तों के पूरा होने पर, केपीटी ने केआईसीटी को 12-9-2016 को रियायत का पत्र प्रदान किया था। रियायत अनुबंध परियोजना के दो चरणों में पूरा होने की परिकल्पना करता है। परियोजना का प्रथम चरण परियोजना प्रदान किए जाने की तारीख से 6 माह के भीतर पूरा होना था और दूसरा चरण उसके छह महीने बाद पूरा होना था। परियोजना का पहला चरण निम्नलिखित गतिविधियों के पूरा होने की परिकल्पना करता है:

पड़ाव तारीख	परियोजना पूरी होने की गतिविधि/स्तर
रियायत प्रदान करने की तारीख से 6 माह की समाप्ति तक	निम्नलिखित सुविधाओं का पूरा होना:
चरण - I	कंटेनर स्टेक यार्ड
	आरएमक्यूसी
	ट्रेक्टर ट्रेलर - यार्ड
	आरटीजीसी
	रीच स्टेकर
	सहायक सुविधाएं जैसे टर्मिनल भवन, कार्य स्टेशन, आंतरिक सड़क अवसंरचना, ड्रेनेज प्रणाली, अग्नि-शमन प्रणालियां, बिजली आपूर्ति, जल आपूर्ति, संप्रेषण प्रणाली आदि प्रथम चरण में अपेक्षित होंगे।

- (iii). केआईसीटी ने आरएमक्यूसी तथा आरटीजीसी की मरम्मत और रिफरिश्मेंट के लिए कार्रवाई शुरू की थी और चरण 1 में परिकल्पित अन्य सहायक गतिविधियों तथा कंटेनर यार्ड का विकास भी करना था। प्रथम चरण की निर्माण गतिविधियों के दिसम्बर 2016 के तीसरे सप्ताह तक पूरा होने की उम्मीद है और केआईसीटी 21 दिसम्बर 2016 से वाणिज्यिक परिचालन शुरू करना चाहता है।
- (iv). 2008 दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1 के अधीन, निजी परिचालक महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (एमपीटी अधिनियम) की धारा 48 के अधीन यथा अपेक्षित उसके परिचालनों के लिए लागू अधिकतम वाले दरमान की अधिसूचना के लिए टीएमपी का रुख करेगा।
- (v). महापत्तन न्यासों में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु दिशानिर्देश, 2008 के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक मुद्रास्फीति से सूचकांकित किया जाएगा। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगी। जेएनपीटी की 4थीं कंटेनर टर्मिनल परियोजना में अनुमोदित अप्रकट प्रशुल्क में 31-3-2015 तक लागू वृद्धि को लेते हुए 1 जनवरी 2008 को आधार डब्ल्यूपीआई के साथ अनुमोदित अप्रकट प्रशुल्कों के लिए टीएमपी द्वारा घोषित वृद्धि के अनुसार केपीटी द्वारा 35.08 प्रतिशत वृद्धि की गई है। जेएनपीटी की दरों पर सूचकांकन के 35.08 प्रतिशत को अंगीकृत करते हुए 15-5-2015 को टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरें निम्नलिखित हैं:-

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	4020.86	3247.62	2412.52	1948.57
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट तक अथवा विलोमतः (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	2010.42	2010.42	2010.42	2010.42
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः (सीधे डिलीवरी और निर्यात इनटेक)	618.60	618.60	618.60	618.60

- (vi). प्रशुल्क आदेश दिनांक 15-5-2015 के पैरा 16.2 के अधीन, वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क को उस वर्ष के लिए प्रासंगिक सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा, जोकि अधिकतम सीमा होगी। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में यथा दिए गए सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः संशोधित किया जाएगा जोकि सम्पूर्ण लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।
- (vii). टीएमपी के आदेश सं. टीएमपी/12/2009-विविध दिनांक 11 अप्रैल 2016 के अधीन, टीएमपी ने कहा था कि जनवरी 2015 से दिसम्बर 2015 तक की अवधि के लिए मासिक डब्ल्यूपीआई का औसत जिसे 1-1-2016 को औसत डब्ल्यूपीआई रूप में लिया गया है, 1-1-2015 को औसत

मासिक डब्ल्यूपीआई की अपेक्षा कम पाया गया है। ऐसी स्थिति में, उक्त दो अवधि के डब्ल्यूपीआई में भिन्नता पर वृद्धि कारक नकारात्मक है। चूंकि 1 जनवरी 2015 और 1 जनवरी 2016 को डब्ल्यूपीआई की भिन्नता नकारात्मकता में परिगणित होती है, यह प्राधिकरण वर्ष 2016-17 के लिए किसी वृद्धि कारक को अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है। अतः महापत्तन न्यासों को प्रशुल्क नीति, 2015 के अधीन प्रशुल्क के निर्धारण के लिए सूचकांकित दरमान लेने के लिए एआरआर का परिकलन करते समय वर्ष 2016-17 के लिए शून्य सूचकांकन कारक पर विचार करने की सलाह दी गई थी।

- (viii). उपर्युक्त सलाह को अंगीकृत करते हुए, 15-5-2015 और 30-7-2015 को टीएमपी द्वारा जारी प्रशुल्क आदेशों में वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया गया है।
- (ix). तदनुसार टीएमपी से अनुरोध किया गया है कि टर्मिनल के प्रथम चरण वाणिज्यिक परिचालन की तारीख से शुरू करके वित्तीय वर्ष 2016-17 के लिए दरें अधिसूचित करें।
- (x). ऐसा करते समय, टीएमपी के आदेश दिनांक 15-5-2015 में एक शोधन किया गया है। यह पैरा 3.3 के खंड घ – कंटेनर पोतों के लिए प्रदत्त विविध सेवाओं के लिए प्रभार से संबंधित है। एक हैच से दूसरे अथवा उसी हैच के भीतर कंटेनरों के आवागमन के लिए प्रभारों से संबंधित तालिका घ में, कॉलम 3 का शीर्ष 'दर प्रति हैच कवर (रु. में)' रूप में उल्लिखित किया गया है। इसे 'दर प्रति टीईयू (रु. में)' पढ़ा जाना चाहिए।

3.2. प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा पर, यह देखा गया था कि इसके दरमानों की अधिसूचना के लिए केआईसीटीपीएल का प्रस्ताव निम्नलिखित दस्तावेजों के साथ नहीं है:-

- (i). शर्तों के साथ सभी मामलों में पूर्ण प्रस्तावित दरमान (एसओआर)।
- (ii). कार्यनिष्पादन मानक।
- (iii). स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा जारी कार्य पूर्ण प्रमाणपत्र की प्रति।

3.3. तदनुसार, केआईसीटीपीएल से हमारे पत्र दिनांक 23 दिसम्बर 2016 द्वारा अनुरोध किया गया था कि तत्काल अपेक्षित दस्तावेज/सूचना भेजें। केआईसीटीपीएल से प्रस्तावित दरमान और कार्यनिष्पादन मानकों की एक प्रति केपीटी को भी उसकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित करने का अनुरोध किया गया था।

4.1. इसके अलावा, केआईसीटीपीएल के पत्र दिनांक 7 दिसम्बर 2016 से यह देखा गया है कि केआईसीटीपीएल को परियोजना दो चरणों में पूरी करनी होगी। परियोजना पहला चरण परियोजना प्रदान किए जाने की तारीख से 6 माह के भीतर पूरा किया जाएगा और दूसरा चरण उसके बाद के छह महीनों में पूरा किया जाएगा। केआईसीटीपीएल ने सूचित किया है कि पहले चरण की निर्माण गतिविधियों के दिसम्बर 2016 के तीसरे सप्ताह में पूरा होने की संभावना है और केआईसीटीपी 31 दिसम्बर 2016 तक वाणिज्यिक परिचालन शुरू करना चाहता है।

4.2. इस संबंध में, यहां यह निवेदन करना प्रासंगिक है कि केपीटी में बर्थ सं. 11 और 12 में कंटेनर टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क, जो प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के अधीन जेएनपीटी के 4थे कंटेनर टर्मिनल के प्रशुल्क को अंगीकृत करने के लिए केपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव के आधार पर प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश सं. टीएमपी/15/2015-केपीटी दिनांक 15 मई 2015 और 30 जुलाई 2015 द्वारा अनुमोदित किया गया था, समग्र परियोजना सुविधा के लिए है और परियोजना के चरणबद्ध विकास के लिए नहीं है। तथापि, केआईसीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 7 दिसम्बर 2016 द्वारा चरण-1 के लिए दरमान की अधिसूचना का अनुरोध किया था।

4.3. केपीटी, रियायतदाता पत्तन होने के नाते, से हमारे पत्र दिनांक 23 दिसम्बर 2016 द्वारा यह पुष्टि करने का अनुरोध किया गया था कि क्या परियोजना के पहला चरण पूरा होने पर दरमान की अधिसूचना की मांग करने वाला केआईसीटीपीएल का प्रस्ताव सही है। केपीटी से यह भी अनुरोध किया गया था कि इस संबंध में स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा जारी कार्य पूर्ण प्रमाणपत्र की प्रति भेजे। इस बारे में अनुस्मारक दिनांक 13 जनवरी 2017 भेजा गया था। इसके अलावा, केपीटी से अनुरोध किया गया था कि केआईसीटीपीएल से प्रस्तावित मसौदा दरमान और कार्यनिष्पादन मानकों की प्राप्ति पर अपनी टिप्पणियां शीघ्र भेजें।

5.1. हमारे पत्र दिनांक 23 दिसम्बर 2016 के प्रतिसाद में, केआईसीटीपीएल ने अपने ईमेल दिनांक 26 दिसम्बर 2016 द्वारा सूचित किया है कि वे 26 दिसम्बर 2016 को केओपीटी को अपेक्षित सूचना अग्रेषित कर रहे हैं। केआईसीटीपीएल ने केपीटी को संबोधित अपने पत्र के साथ प्रस्तावित मसौदा दरमान और कार्यनिष्पादन मानकों की प्रति भी हमें अग्रेषित की थी।

5.2. केआईसीटीपीएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 26 दिसम्बर 2016 द्वारा केपीटी को किए गए मुख्य निवेदन नीचे दिए गए हैं:-

- (i). टीएमपी के अनुदेशों के अनुसार, पूरी तरह से पूर्ण प्रस्तावित दरमान और कार्यनिष्पादन मानक इसके साथ भेजे गए हैं।
- (ii). कार्य-पूर्ण प्रमाणपत्र जारी करने के लिए स्वतंत्र इंजीनियर को कहा गया है।
- (iii). महापत्तन न्यासों में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अप्रॉफिट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु दिशानिर्देश, 2008 के खंड 2.8 के अधीन, प्रशुल्क सीमाएं 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक मुद्रास्फीति से सूचकांकित किया जाएगा। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगी। इन दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1 के अधीन, निजी परिचालक महापत्तन न्यास

अधिनियम, 1963 (एमपीटी अधिनियम) की धारा 48 के अधीन यथा अपेक्षित उसके परिचालनों के लिए लागू अधिकतम वाले दरमान की अधिसूचना के लिए टीएमपी का रुख करेगा।

- (iv). टीएमपी के आदेश सं. टीएमपी/12/2009-विविध दिनांक 11 अप्रैल 2016 के अधीन, टीएमपी ने कहा था कि जनवरी 2015 से दिसम्बर 2015 तक की अवधि के लिए मासिक डब्ल्यूपीआई का औसत जिसे 1-1-2016 को औसत डब्ल्यूपीआई रूप में लिया गया है, 1-1-2015 को औसत मासिक डब्ल्यूपीआई की अपेक्षा कम पाया गया है। ऐसी स्थिति में, उक्त दो अवधि के डब्ल्यूपीआई में भिन्नता पर वृद्धि कारक नकारात्मक है। चूंकि 1 जनवरी 2015 और 1 जनवरी 2016 को डब्ल्यूपीआई की भिन्नता नकारात्मकता में परिगणित होती है, यह प्राधिकरण वर्ष 2016-17 के लिए किसी वृद्धि कारक को अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है। अतः महापत्तन न्यासों को प्रशुल्क नीति, 2015 के अधीन प्रशुल्क के निर्धारण के लिए सूचकांकित दरमान लेने के लिए एआरआर का परिकलन करते समय वर्ष 2016-17 के लिए शून्य सूचकांकन कारक पर विचार करने की सलाह दी गई थी।
- (v). टर्मिनल के वाणिज्यिक परिचालनों के चरण-1 की शुरुआत की तारीख से 31 मार्च 2017 तक मसौदा दरमान तैयार करते समय, किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया गया है।
- (vi). ऐसा करते समय, टीएमपी के आदेश दिनांक 15-5-2015 में एक शोधन किया गया है। यह पैरा 3.3. के खंड घ – कंटेनर पोतों के लिए प्रदत्त विविध सेवाओं के लिए प्रभार से संबंधित है। एक हैच से दूसरे अथवा उसी हैच के भीतर कंटेनरों के आवागमन के लिए प्रभारों से संबंधित तालिका घ में, कॉलम 3 का शीर्षक 'दर प्रति हैच कवर (रु. में)' रूप में उल्लिखित किया गया है। इसे 'दर प्रति टीईयू (रु. में)' पढ़ा जाना चाहिए और तदनुसार, केपीटी से अपनी सहमति/टिप्पणियां टीएमपी को तत्काल संप्रेषित करने का अनुरोध किया गया था।

5.3. केआईसीटीपीएल द्वारा यथा अग्रेषित प्रस्तावित दरमान निम्नवत् है:-

3.1. कंटेनरों के प्रहस्तन तथा आवागमन के लिए प्रभार:

कंटेनर के प्रहस्तन तथा आवागमन के लिए निम्नलिखित समेकित प्रभार पत्तन से गुजरने वाले कंटेनरों तथा कंटेनरयुक्त कार्गो के मामले में प्रदत्त सेवाओं के लिए शिपिंग लाइनों अथवा पोतों के एजेंटों अथवा कार्गो एजेंटों द्वारा देय होंगे।

क. सामान्य कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	4020.86	3247.62	2412.52	1948.57
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट तक अथवा विलोमतः (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	2010.42	2010.42	2010.42	2010.42
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः (सीधे डिलीवरी और निर्यात इनटेक)	618.60	618.60	618.60	618.60

ख. प्रशीतन कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	4020.86	3247.62	2412.52	1948.57
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट तक अथवा विलोमतः (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	2010.42	2010.42	2010.42	2010.42
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः (सीधे डिलीवरी और निर्यात इनटेक)	618.60	618.60	618.60	618.60

ग. जोखिमपूर्ण कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)	
		विदेशी कंटेनर	तटीय कंटेनर
		लदे हुए	लदे हुए
1.	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	5026.98	3016.55
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट तक अथवा विलोमतः (आईसीडी कंटेनर रेल	2512.58	2512.58

	केवल)		
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमत: (सीधे डिलीवरी और निर्यात इनटेक)	773.24	773.24

घ. पोतांतरण कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	1-3000 टीईयू	4639.44	4020.86	2783.66	2412.52
2.	3001 - 6000 टीईयू	4330.15	3711.57	2598.09	2226.94
3.	6001 - 9000 टीईयू	4020.86	3402.26	2412.52	2041.36
4.	उसके बाद	3711.57	3092.97	2226.94	1855.78

ङ. अति आयामीय कार्गो कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमत:	8041.72	6495.23	4825.03	3897.14
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट तक अथवा विलोमत: (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	4020.86	4020.86	4020.86	4020.86
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमत: (सीधे डिलीवरी और निर्यात इनटेक)	1237.18	1237.18	1237.18	1237.18

3.2. पत्तन परिसर में भंडारित कंटेनर के लिए विराम समय प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु. में)		
		20' तक लम्बाई	20' से अधिक 40' तक लम्बाई	40' से अधिक लम्बाई
1.	गैर-आईसीडी/सीएफएस आयात-लदे हुए			
	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	491.69	983.38	1475.07
	7-9 दिन	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 दिन	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 दिन	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 दिन	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 दिन	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 दिन	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 दिन	1652.03	3304.06	4956.09
	उसके बाद	1965.41	3930.83	5896.24
2.	गैर-आईसीडी/सीएफएस आयात-खाली			
	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	491.69	983.38	1475.07
	7-9 दिन	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 दिन	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 दिन	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 दिन	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 दिन	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 दिन	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 दिन	1652.03	3304.06	4956.09
	उसके बाद	1965.41	3930.83	5896.24
3.	गैर-आईसीडी/सीएफएस निर्यात-लदे हुए			
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	491.69	983.38	1475.07

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु. में)		
		20' तक लम्बाई	20' से अधिक 40' तक लम्बाई	40' से अधिक लम्बाई
	7-9 दिन	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 दिन	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 दिन	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 दिन	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 दिन	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 दिन	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 दिन	1652.03	3304.06	4956.09
	उसके बाद	1965.41	3930.83	5896.24
4.	गैर-आईसीडी/सीएफएस निर्यात-लदे हुए			
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	491.69	983.38	1475.07
	7-9 दिन	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 दिन	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 दिन	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 दिन	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 दिन	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 दिन	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 दिन	1652.03	3304.06	4956.09
	उसके बाद	1965.41	3930.83	5896.24
5.	सीएफएस आयात लदे हुए – सड़कमार्ग द्वारा ले जाए गए			
	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	491.69	983.38	1475.07
	7-9 दिन	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 दिन	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 दिन	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 दिन	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 दिन	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 दिन	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 दिन	1652.03	3304.06	4956.09
	उसके बाद	1965.41	3930.83	5896.24
6.	सीएफएस आयात खाली – सड़कमार्ग द्वारा ले जाए गए			
	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	491.69	983.38	1475.07
	7-9 दिन	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 दिन	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 दिन	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 दिन	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 दिन	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 दिन	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 दिन	1652.03	3304.06	4956.09
	उसके बाद	1965.41	3930.83	5896.24
7.	सीएफएस निर्यात लदे हुए – सड़कमार्ग द्वारा ले जाए गए			
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	491.69	983.38	1475.07

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु. में)		
		20' तक लम्बाई	20' से अधिक 40' तक लम्बाई	40' से अधिक लम्बाई
	7-9 दिन	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 दिन	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 दिन	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 दिन	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 दिन	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 दिन	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 दिन	1652.03	3304.06	4956.09
	उसके बाद	1965.41	3930.83	5896.24
8.	सीएफएस निर्यात खाली - सड़कमार्ग द्वारा ले जाए गए			
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	491.69	983.38	1475.07
	7-9 दिन	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 दिन	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 दिन	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 दिन	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 दिन	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 दिन	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 दिन	1652.03	3304.06	4956.09
	उसके बाद	1965.41	3930.83	5896.24
9.	आईसीडी आयात तथा निर्यात लदे हुए अथवा खाली - रेलमार्ग द्वारा ले जाए गए			
	प्रथम 5 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	5-15 दिन	982.03	1964.06	2946.09
	16-30 दिन	1965.41	3930.83	5896.24
	उसके बाद	3930.83	7861.66	11792.48
10.	पोतांतरण - लदे हुए			
	प्रथम 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	16-30 दिन	1965.41	3930.83	5896.24
	उसके बाद	3930.83	7861.66	11792.48
11.	पोतांतरण - खाली			
	प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	8-15 दिन	1168.44	2336.88	3505.33
	उसके बाद	3930.83	7861.66	11792.48

3.3. कंटेनर पोतों के लिए प्रदत्त विविध सेवाओं हेतु प्रभार:

क. प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शन

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशगामी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	प्रशीतन कंटेनरों के अनुवीक्षण तथा बिजली उपभोग के लिए अतिरिक्त प्रभार प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग	301.59	301.59	301.59	301.59

टिप्पणी: निर्धारित दरों पर अतिरिक्त बिजली प्रभार प्रशीतन कंटेनरों के मामले में भी लागू होगा।

ख. अन्य प्रदत्त सेवाएं

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशगामी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	सीमाशुल्क अनुवीक्षण अथवा किसी अन्य प्रयोजन और डिलीवरी के लिए कंटेनरों की अनुवर्ती लदाई के लिए टर्मिनल के भीतर एक यार्ड से दूसरे यार्ड में कंटेनरों का स्थानांतरण	2604.65	2604.65	2604.65	2604.65
2.	सीमाशुल्क जांच अथवा पूर्व व्यवस्था द्वारा किसी अन्य प्रयोजन के लिए विनिहित यार्ड में कंटेनरों की स्टेकिंग के लिए अतिरिक्त सेवा प्रभार।	306.35	306.35	306.35	306.35

ग. हैच कवर खोलना और इसे बदलना

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति हैच कवर (रु. में)	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत
1.	जब इसे घाट पर रखा जाता है	4524.60	2714.76
2.	घाट पर इसे बिना रखे	1809.57	1085.75

टिप्पणी: यदि केवल एक परिचालन किया जाता है तो उपर्युक्त हैच कवर प्रहस्तन प्रभारों का आधा वसूल किया जाएगा।

घ. एक हैच से दूसरे हैच अथवा उसी हैच के भीतर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
(क).	हैच से हैच स्थानांतरण (केवल एक फेरा शामिल है)	1507.99	1507.99	904.79	904.79
(ख).	उपर्युक्त (क) से इतर	6032.58	6032.58	3619.55	3619.55

5.4. केआईसीटीपीएल द्वारा यथा अग्रेषित प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक निम्नलिखित हैं:-

क्र.सं.	पैरामीटर	कार्यनिष्पादन मानक
1.	सकल बर्थ आउटपुट	25 फेरे/क्रेन/घंटा
2.	कंटेनरों के लिए अंतरण भंडारण विराम समय	
	आयात	2 दिन
	निर्यात	4 दिन
3.	प्राप्ति/डिलीवरी परिचालन के लिए वापसी समय	
	कंटेनरों के लिए ट्रेलर (एकल परिचालन)	2 घंटे
	कंटेनरों के लिए ट्रेलर (दोहरा परिचालन)	4 घंटे
	आईसीडी कंटेनरों के लिए रैक (एकल परिचालन)	6 घंटे
	आईसीडी कंटेनरों के लिए रैक (दोहरा परिचालन)	12 घंटे

5.5. चूंकि केआईसीटीपीएल ने बताया था कि उसने कार्य पूरा होने का प्रमाणपत्र जारी करने के लिए स्वतंत्र इंजीनियर से कहा है, इसलिए केआईसीटीपीएल से हमारे पत्र दिनांक 13 जनवरी 2017 द्वारा इसे भेजने का अनुरोध किया गया था।

6. इस संबंध में, केआईसीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 23 जनवरी 2017 द्वारा, स्वतंत्र इंजीनियर मै. टीसीआरसी इंफ्रा सर्विसस प्रा0 लि0 द्वारा जारी किए गए अस्थायी कार्यपूर्ण प्रमाणपत्र दिनांक 10 जनवरी 2017 की प्रति अग्रेषित की थी। केआईसीटीपीएल ने यह भी कहा है कि केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 23 जनवरी 2017 द्वारा यह पुष्टि करते हुए अपनी टिप्पणियां जमा की हैं कि केआईसीटीपीएल का प्रस्तावित दरमान रियायत करार के परिशिष्ट 12 के अनुसार है और केआईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक भी रियायत करार के अनुसार है। केआईसीटीपीएल ने टीएमपी को संबोधित केपीटी के पत्र दिनांक 23 जनवरी 2017 की प्रति भी अग्रेषित की थी।

7. हमारे पत्र दिनांक 23 दिसम्बर 2016 और अनुस्मारक दिनांक 13 जनवरी 2017 के प्रतिसाद में, केपीटी ने अपने पत्र दिनांक शून्य जनवरी 2017 द्वारा अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरणों तथा केपीटी द्वारा प्रेषित सूचना/स्पष्टीकरण का सार नीचे दिया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	केपीटी की सूचना/स्पष्टीकरण
1.	इस प्राधिकरण ने 2008 के अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों जिन्हें इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएमपी/29/2013-जेएनपीटी दिनांक 13 अगस्त 2013 द्वारा अनुमोदित किया गया था, के अधीन अपने 4थे कंटेनर टर्मिनल के लिए जेएनपीटी में कंटेनर प्रहस्तन सुविधा के लिए अनुमोदित अप्रेंट प्रशुल्क अंगीकृत करने के लिए केपीटी के प्रस्ताव के आधार पर प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के अधीन बर्थ सं. 11 और 12 में कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए केपीटी द्वारा दाखिल किए गए संदर्भ प्रशुल्क प्रस्ताव का अपने आदेश सं. टीएमपी/15/2015-केपीटी दिनांक 15 मई 2015 द्वारा निपटान किया गया था।	कोई टिप्पणियां नहीं भेजी गई हैं।
2.	केआईसीटीपीएल ने चरण-1 वाणिज्यिक परिचालन के लिए दरमान की अधिसूचना हेतु अनुरोध किया है। केपीटी में बर्थ सं. 11 और 12 में कंटेनर टर्मिनल के लिए उक्त आदेशों में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क समग्र परियोजना सुविधा के लिए है और चरणबद्ध विकास के लिए नहीं है। अतः केपीटी के रियायत प्रदाता पत्तन होने के नाते यह पुष्टि करने का अनुरोध है कि क्या परियोजना के चरण-1 पूरा होने पर दरमान की अधिसूचना की मांग करने वाला केआईसीटीपीएल का प्रस्ताव सही है।	यह कहना है कि दरमान की अधिसूचना के लिए रियायत प्रदाता द्वारा प्रस्तुत किया गया प्रस्ताव टीएमपी पत्र सं. टीएमपी/12/2009-विविध दिनांक 12 अप्रैल 2016 के साथ पठित रियायत करार के परिशिष्ट 12 के खंड 4 (ii) के अनुसार है। रियायत करार के परिशिष्ट 12 का खंड 4 (ii) नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है। प्रशुल्क अनुसूची में परिशिष्ट 12: “(ii) वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क को उस वर्ष के लिए प्रासंगिक सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा जो अधिकतम होगा। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के पैरा 2.2 में यथा दिए गए सूचकांकन के आधार पर उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित किया जाएगा जोकि सम्पूर्ण लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा”।
3	केपीटी से अनुरोध है कि केआईसीटीपीएल के प्रस्ताव पर अपना प्रतिसाद तत्काल भेजे ताकि कार्रवाई प्रारंभ की जा सके। केपीटी से यह भी अनुरोध है कि इस संबंध में स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा जारी किया गया कार्यपूर्ण प्रमाणपत्र की प्रति भेजे।	स्वतंत्र इंजीनियर, मै. टीसीआरसी इंफ्रा सर्विसस प्रा0 लि0 द्वारा आरटीजीसी के लिए शेष कार्य की पंच सूची के साथ अस्थायी कार्यपूर्ण प्रमाणपत्र की प्रति संलग्न की गई जोकि रियायत करार के अनुच्छेद 6. 7(घ) के अनुसार है और इसे नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:- “(घ). स्वतंत्र इंजीनियर, रियायत प्रदाता के अनुरोध पर, परिशिष्ट 10 (“अस्थायी प्रमाणपत्र”) में निर्धारित प्रपत्र में पर्याप्त कार्य पूर्ण होने का अस्थायी प्रमाणपत्र जारी करेगा यदि परीक्षण सफल रहते हैं और परियोजना को सुरक्षा की दृष्टि से तथा विश्वासपूर्वक वाणिज्यिक प्रचालन में लाया जा सकता है भले ही उसके कुछ कार्य अथवा वस्तुएं बकाया रह गई हों और पूरा नहीं किया गया हो”
4.	केआईसीटीपीएल ने परियोजना के लिए अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक और प्रस्तावित मसौदा दरमान नहीं भेजा है। केआईसीटीपीएल ने सम्पूर्ण प्रस्तावित मसौदा दरमान तथा कार्यनिष्पादन मानक केपीटी एवं टीएमपी को भेजने का अनुरोध किया गया है। केपीटी से अनुरोध है कि केआईसीटीपीएल से प्रस्तावित मसौदा दरमान तथा कार्यनिष्पादन मानकों की प्राप्ति पर अपनी टिप्पणियां शीघ्र भेजे।	कोई टिप्पणी नहीं भेजी गई है।

8. केआईसीटीपीएल और केपीटी के न्यासी बोर्ड के बीच रियायत करार के अनुसार, केपीटी ने केआईसीटीपीएल को पीपीपी मोड पर केपीटी में बर्थ सं. 11 और 12 पर कंटेनर टर्मिनल के विकास, परिचालन तथा अनुरक्षण की परियोजना प्रदान की थी। केपीटी के साथ हुए रियायत करार पर 29 फरवरी 2016 को हस्ताक्षर किए गए थे और यह करार रियायत प्रदान किए जाने की तारीख से 30 वर्षों की अवधि के लिए वैध है।

9.1. अप्रेंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1 के अनुसार, निजी परिचालक एमपीटी अधिनियम की धारा 48 के अधीन यथा अपेक्षित वाणिज्यिक परिचालनों की शुरुआत से पहले अपने परिचालनों पर लागू अधिकतम दरों वाले दरमानों की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख करेगा और 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.2 के अनुसार, टीएमपी द्वारा निर्धारित किए जाने वाले दरमान पत्तन के लिए निर्धारित प्रशुल्क सीमाओं के अनुसार होंगे और बोली दस्तावेज में शामिल किए जाएंगे तथा खंड 2.8 में स्पष्ट किए गए सूचकांकन के अधीन होगा। ऐसे दरमान तथा शर्तों के विवरण महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 द्वारा यथा अपेक्षित भारत के राजपत्र में प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किए जाएंगे।

9.2. महापत्तनों में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाती हैं परन्तु 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक, और समायोजित प्रशुल्क प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होगा।

9.3. संदर्भित सुविधा में अप्रकृत प्रशुल्क निर्धारित करने वाले अप्रकृत प्रशुल्क आदेश दिनांक 15 मई 2015 तथा 30 जुलाई 2015 के दरमानों के खंड 4 [अनुसूची (i) और (ii) के लिए टिप्पणी] के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं 1 जनवरी 2015 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले डब्ल्यूपीआई में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएंगी।

9.4. अप्रकृत प्रशुल्क के लिए आधार वर्ष और 1 अप्रैल 2016 से तदनुसूची वार्षिक वृद्धि के बारे में हमारे पत्र सं. टीएएमपी/12/2009-विविध दिनांक 12 अप्रैल 2016 द्वारा केपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को पहले ही संप्रेषित कर दिया गया था।

तदनुसार, संदर्भित मामले में लागू किया जाने वाला वृद्धि कारक दरमानों के खंड 4 के साथ पठित हमारे पत्र दिनांक 12 अप्रैल 2016 के अनुसार शून्य है।

10.1. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). इस प्राधिकरण ने महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्कों के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश, 2013 के अधीन केपीटी के बर्थ सं. 11 और 12 में कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव का निपटान करते हुए एक आदेश सं. टीएएमपी/15/2015-केपीटी दिनांक 15 मई 2015 पारित किया था जिन्हें 22 जून 2015 और 12 अगस्त 2015 को क्रमशः राजपत्र सं. 226 और 275 द्वारा भारत का राजपत्र असाधारण (भाग III खंड 4) में अधिसूचित किया गया था।
- (ii). तत्पश्चात्, इस प्राधिकरण ने केपीटी द्वारा आदेश दिनांक 15 मई 2015 की समीक्षा करने के लिए दाखिल किए गए समीक्षा आवेदन का निपटान करते हुए एक आदेश सं. टीएएमपी/15/2015-केपीटी दिनांक 30 जुलाई 2015 पारित किया था।
- (iii). जैसाकि पहले बताया गया है, केपीटी ने कांडला इंटरनेशनल कंटेनर प्राइवेट लिमिटेड (केआईसीटीपीएल) को पीपीपी मोड पर कांडला पत्तन में बर्थ सं. 11 और 12 में कंटेनर टर्मिनल के विकास, परिचालन तथा अनुरक्षण की परियोजना सौंपी थी और 30 वर्षों की अवधि के लिए 29 फरवरी 2016 को रियायत करार किया था।
- (iv). जैसाकि पहले बताया गया है, अप्रकृत प्रशुल्क के निर्धारण हेतु 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9.1 निजी परिचालक से अपेक्षा करता है कि वह वाणिज्यिक परिचालनों की शुरुआत से पहले अपने परिचालनों पर लागू अधिकतम दरों वाले दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख करे। तदनुसार, केआईसीटीपीएल ने 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन यथा अपेक्षित दरमान अधिसूचित करने के अनुरोध के साथ इस प्राधिकरण का रुख किया है।
- (v). इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएएमपी/15/2015-केपीटी दिनांक 15 मई 2015 और 30 जुलाई 2015 द्वारा संदर्भित विषय प्रस्ताव के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुमोदित किया था। कांडला पत्तन में बर्थ सं. 11 और 12 में कंटेनर टर्मिनल के लिए उक्त आदेशों में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क समग्र परियोजना सुविधा के लिए है। तथापि, केआईसीटीपीएल ने चरण-1 वाणिज्यिक परिचालन के लिए दरमान की अधिसूचना के लिए अनुरोध के साथ रुख किया है। जब प्रस्ताव केपीटी को भेजा गया था, लाइसेंसदाता पत्तन, केपीटी ने बताया था कि दरमान की अधिसूचना के लिए रियायत प्रदाता द्वारा जमा किया गया विषय प्रस्ताव टीएएमपी अधिसूचना सं. टीएएमपी/12/2009-विविध दिनांक 12 अप्रैल 2016 के साथ पठित रियायत करार के परिशिष्ट 12 के खंड 4(ii) के अनुसार है। रियायत करार के परिशिष्ट 12 का खंड 4(ii) सम्पूर्ण लाइसेंस अवधि के लिए संदर्भ प्रशुल्क में सूचकांकन की प्रयोज्यता निर्धारित करता है। केपीटी ने संदर्भ प्रशुल्क के सूचकांकन के संबंध में रियायत करार के परिशिष्ट 12 के खंड 4(ii) को उद्धृत करने के सिवाय वाणिज्यिक परिचालनों के चरण-1 में समग्र सम्पूर्ण परियोजना के लिए निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क की प्रयोज्यता पर अपनी विशिष्ट टिप्पणी नहीं भेजी थी। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि चरणबद्ध तरीके से विषय परियोजना के विकास के बारे में संदर्भ प्रशुल्क जिसे प्रशुल्क आदेशों दिनांक 15 मई 2015 और 30 जुलाई 2015 में क्लिमेन्ट किया गया था, की अधिसूचना के लिए अपने प्रस्ताव की कार्यवाही करने के समय केपीटी द्वारा इस प्राधिकरण की जानकारी में नहीं लाया गया था। केपीटी द्वारा केआईसीटीपीएल के साथ किए गए रियायत करार में यह प्राधिकरण एक पक्ष नहीं है। वाणिज्यिक परिचालनों के शुरु होने से पहले परिचालक के नाम से दरमानों की अधिसूचना के लिए प्रक्रिया 2013 के संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देशों में निर्धारित नहीं की गई है। अतः, यदि वर्ष 2008 में अधिसूचित अप्रकृत प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों में संसाधन को लिया जाता है, जोकि 2013 संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रयोजनों के लिए अभी भी प्रासंगिक है, निजी परिचालक महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन यथा अपेक्षित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1 के अनुसार अपने परिचालनों में लागू अधिकतम दरों वाले दरमान की अधिसूचना के लिए वाणिज्यिक परिचालन की शुरुआत से पहले निजी परिचालक इस प्राधिकरण का रुख कर सकता है। तदनुसार, केआईसीटीपीएल ने खंड 2.9.1 द्वारा यथा अपेक्षित दरमानों की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख किया है। इस प्राधिकरण द्वारा 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.2 द्वारा यथा अधिकार प्राप्त भारत के राजपत्र में दरमानों की अधिसूचना करनी अपेक्षित है।

केआईसीटीपीएल ने वाणिज्यिक परिचालन की शुरुआत के लिए स्वतंत्र इंजीनियर के अस्थायी प्रमाणपत्र की प्रति अग्रेषित की थी। केपीटी ने विषय परियोजना की स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा जारी अस्थायी कार्यपूर्ण प्रमाणपत्र की प्रति भी भेजी थी और प्रमाणित किया था कि अस्थायी कार्यपूर्ण प्रमाणपत्र रियायत करार के अनुच्छेद सं. 6.7 (घ) के अनुसार है जिसे नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:-

“(घ). स्वतंत्र इंजीनियर, रियायत प्रदाता के अनुरोध पर, परिशिष्ट 10 (“अस्थायी प्रमाणपत्र”) में निर्धारित प्रपत्र में कार्य पूर्ण होने का अस्थायी प्रमाणपत्र जारी करेगा यदि परीक्षण सफल रहते हैं और परियोजना सुरक्षा की दृष्टि से तथा विश्वासपूर्वक वाणिज्यिक परिचालन में लाई जा सकती है हालांकि उसके कुछ कार्य अथवा चीजें अभी बकाया हों तथा अपनी पूर्ण नहीं हुए हों”।

2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.2 के अनुसार, निजी परिचालक के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किए जाने वाले दरमान पत्तन के लिए निर्धारित प्रशुल्क सीमाओं के अनुसार होने चाहिए और सूचकांकन के अधीन बोली दस्तावेज में शामिल किया जाना चाहिए। केपीटी तथा केआईसीटीपीएल के बीच हुआ रियायत करार (सीए) का अनुच्छेद 8.1 रियायत करार के अनुसार बर्थ सं. 11 और 12 में कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रशुल्क की वसूली को शासित करता है। सी.ए. के अनुच्छेद 8.1 के अनुसार, रियायत प्रदाता अर्थात् केआईसीटीपीएल परिशिष्ट-12 रूप में अनुबंधित प्रशुल्क अधिसूचना के अनुसार परियोजना सुविधाओं और सेवाओं के उपयोक्ताओं से प्रशुल्क वसूल करने के लिए हकदार होगा। यह देखा गया है कि सीए के साथ संलग्न परिशिष्ट-12 आदेश सं. टीएमपी/15/2015-केपीटी दिनांक 15 मई 2015 और 30 जुलाई 2015 द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अप्रॉफ्ट प्रशुल्क के अधिसूचना ब्योरों के संदर्भ देता है।

केपीटी ने पुष्टि की है कि केआईसीटीपीएल द्वारा जमा किया गया प्रस्ताव केपीटी केआईसीटीपीएल के साथ किए गए रियायत करार के अनुसार है। इसके अलावा, विषय परियोजना के स्वतंत्र इंजीनियर मै. टीसीआरसी इंग्रा सर्विसस प्रा0 लिमिटेड ने अपने अस्थायी कार्यपूर्ण प्रमाणपत्र में प्रमाणित किया है कि परियोजना के प्रथम चरण का सुख्खा की दृष्टि से तथा विश्वासपूर्वक उसके उपयोक्ताओं को वाणिज्यिक सेवा प्रदान करने के लिए शुरू किया जा सकता है, और करार के अनुसार, परियोजना को 2 जनवरी 2017 को वाणिज्यिक परिचालन में प्रवेश के लिए अस्थायी रूप से घोषित किया गया है।

केआईसीटीपीएल तथा केपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास करते हुए तथा ऊपर बताए गए 2008 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रावधान के मद्देनजर तथा स्वतंत्र इंजीनियर के प्रमाणपत्र पर विश्वास करते हुए कि टर्मिनल वाणिज्यिक परिचालन के लिए योग्य है, यह प्राधिकरण, जैसाकि केपीटी सहित सभी महापत्तनों को पत्र दिनांक 12 अप्रैल 2016 द्वारा संप्रेषित किया गया है कि 1 जनवरी 2015 से 31 दिसम्बर 2015 अवधि के लिए शून्य सूचकांकन की वजह से किसी संशोधन के बिना मई 2015 और जुलाई 2015 में अनुमोदित दरमानों की अधिसूचना के लिए केआईसीटीपीएल के प्रस्ताव पर विचार करने के लिए प्रवृत्त है।

- (vi). 2008 दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अधीन यथा अपेक्षित आदेश दिनांक 15 मई 2015 और 30 जुलाई 2015 द्वारा निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क के सूचकांकन के संदर्भ में, यह उल्लेखनीय है कि केआईसीटीपीएल ने, अपना मसौदा प्रस्तावित दरमान दाखिल करते समय, वृद्धि कारक लागू नहीं किया था। इस संबंध में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि संदर्भ प्रशुल्क आदेश दिनांक 15 मई 2015 में अनुमोदित दरमान की अनुसूची (2) और (3) के लिए सामान्य टिप्पणी में बताया गया है कि प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएंगी परन्तु 1 जनवरी 2015 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही सूचकांकित किया जाएगा। चूंकि सामान्य टिप्पणी में स्पष्ट रूप से बताया गया है कि डब्ल्यूपीआई वृद्धि के लिए आधार वर्ष 1 जनवरी 2015 होगा, पत्र सं. टीएमपी/12/2009-विविध दिनांक 12 अप्रैल 2016 द्वारा घोषित लागू वृद्धि कारक के आधार पर 1 जनवरी 2015 को आधार लेते हुए सूचकांकित दरमान पर पहुंचने के लिए केआईसीटीपीएल द्वारा सुविचारित शून्य वृद्धि कारक सही पाया गया है।
- (vii). यह देखा गया है कि आदेश मई 2015 और जुलाई 2015 द्वारा अधिसूचित प्रशुल्क मर्दे लागू वृद्धि कारक के प्रयोज्य के मद्देनजर बदलाव के अधीन रहे हैं। आगामी वर्षों के लिए भी, जनवरी 2015 और प्रासंगिक वर्ष के जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक के 60 प्रतिशत की सीमा तक सूचकांकन आदेश सं. टीएमपी/15/2015-केपीटी दिनांक 15 मई 2015 और 30 जुलाई 2015 द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क के संदर्भ में है और अनुमोदित किए जाने वाले सूचकांकित दरमान के संदर्भ में नहीं है। आदेश दिनांक 15 मई 2015 और 30 जुलाई 2015 में अनुमोदित सामान्य टिप्पणी को बनाए रखने वाली केआईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित अनुसूची (2) से (4) के लिए सामान्य टिप्पणी 4 में इस स्थिति को स्पष्ट करते हुए उपयुक्ततः संशोधित किया गया है। यह 2008 दिशानिर्देशों के अधीन शासित अन्य बीओटी परिचालकों जिन्होंने परिचालन प्रारंभ किए हैं, के दरमानों में किए गए निर्धारण के अनुसार है।
- (viii). जैसाकि पहले बताया गया है, केआईसीटीपीएल ने प्रस्ताव जमा करते समय पैरा 3.3. – कंटेनर पोतों के लिए प्रदत्त विविध सेवाओं हेतु प्रभारों के खंड घ के संबंध में आदेश दिनांक 15 मई 2015 और 30 जुलाई 2015 द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क में एक शोधन का प्रस्ताव किया है। एक हैच से दूसरे हैच अथवा उसी हैच के भीतर कंटेनरों के आवागमन के लिए प्रभारों से संबंधित तालिका घ में, स्तंभ 3 के शीर्षक को 'दर प्रति हैच कवर (रु. में)' उल्लिखित किया गया है। केआईसीटीपीएल ने उक्त खंड को 'दर प्रति टीईयू (रु. में)' रूप में उक्त खंड को पढ़े जाने का प्रस्ताव किया है।

इस संबंध में, केपीटी ने केआईसीटीपीएल के विचारों का समर्थन किया है और स्तंभ 3 के शीर्षक में केआईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित बदलाव पर विचार करने का अनुरोध किया गया है।

इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि जैसाकि पहले बताया गया है, प्रशुल्क नीति दिशानिर्देश, 2013 के खंड 2.2 का अनुसरण करने वाली प्रस्तावित परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल के लिए आदेश सं. टीएमपी/29/2013-जेएनपीटी दिनांक 13 अगस्त 2013 द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अप्रॉफ्ट प्रशुल्क अनुमोदित करना था। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने केपीटी के प्रस्ताव के अनुसार संदर्भ प्रशुल्क अनुमोदित किया था। एक हैच से दूसरे अथवा उसी हैच के भीतर कंटेनरों के आवागमन के लिए प्रदत्त विविध सेवाओं हेतु निर्धारित प्रशुल्क, स्तंभ 3 का शीर्षक 'दर प्रति हैच कवर (रु. में)' रूप में उल्लिखित किया गया है, जिसे केपीटी द्वारा प्रस्तावित और इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया है। तथापि, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि विभिन्न महापत्तनों में परिचालन कर रहे अन्य कंटेनर टर्मिनलों में समान सेवाओं के लिए निर्धारित प्रशुल्क केवल प्रति टीईयू आधार है। एबीजी कांडला कंटेनर टर्मिनल प्रा0 लि0 (इसी परियोजना का पूर्व रियायत प्रदाता) के लिए अनुमोदित प्रशुल्क भी और केपीटी द्वारा अंगीकृत जेएनपीटी के 4थें कंटेनर टर्मिनल का संदर्भ प्रशुल्क भी केवल टीईयू आधार पर है। इसलिए, 'दर प्रति हैच कवर (रु. में)' से 'दर प्रति टीईयू (रु. में)' तक शीर्षक में परिवर्तन के लिए अनुरोध विभिन्न महापत्तन न्यासों में अन्य कंटेनर टर्मिनल परिचालकों द्वारा उपलब्ध करवाई जा रही समान सेवाओं के लिए निर्धारित प्रशुल्क के अनुसार पाया गया है। इसलिए, पैरा 3.3. –

कंटेनरों पोतों के लिए प्रदत्त विविध सेवाओं के लिए प्रभार के खंड घ के अधीन 'दर प्रति हैच कवर (रु. में) से 'दर प्रति टीईयू (रु. में)' तक शीर्षक में बदलाव के लिए केआईसीटीपीएल का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।

(ix). आदेशों दिनांक 15 मई 2015 और 30 जुलाई 2015 के दरमानों में यथा अनुमोदित दरों को लागू करने को शासित करने वाली सभी अन्य शर्तों को निम्नलिखित के अधीन बनाए रखा गया है:—

(क). पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) में भारत सरकार ने अपने पत्र सं. पीटी-11033/51/2014-पीटी दिनांक 11 नवम्बर 2014 के कवर में पत्र सं. पीटी-11033/51/2014-पीटी दिनांक 4 सितम्बर 2014 द्वारा जारी महापत्तनों में तटीय पोतों की वरीयता बर्थिंग पर दिशानिर्देशों की एक प्रति इस प्राधिकरण को अग्रेषित की थी। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएमपी/52/2014-सामान्य दिनांक 28 नवम्बर 2014 द्वारा, सभी महापत्तन न्यासों के मौजूदा दरमान में निर्धारित 'तटीय पोत' की परिभाषा को निम्नवत् बदले जाने के लिए अनुमोदन प्रदान किया है:—

“तटीय पोत” का अर्थ जहाजरानी महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।

अतः, केआईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित तटीय पोत की परिभाषा 'तटीय पोत' की उपर्युक्त उल्लिखित परिभाषा के अनुसार संशोधित की गई है।

(ख). यहां उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण ने तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए रियायती प्रभारों की वसूली के संबंध में वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन पत्तन न्यास द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण के मद्देनजर जहाजरानी महानिदेशक की अनुशंसाओं के आधार पर एक आदेश सं. टीएमपी/53/2015-वीओसीपीटी दिनांक 29 सितम्बर 2015 पारित किया था। उक्त आदेश में अनुमोदित प्रावधानों में आदेश सं. टीएमपी/53/2015-वीओसीपीटी दिनांक 26 नवम्बर 2015 द्वारा और संशोधन किए गए थे। उक्त आदेश सभी महापत्तन न्यासों द्वारा सामान्य अंगीकरण के लिए पारित किया गया है। उक्त आदेश के बाद, जहाजरानी महानिदेशक ने अपने पत्र सं. एसडी-9 चार्ट (309)/2016 दिनांक 20 मई 2016 द्वारा 26 नवम्बर 2015 आदेश में अनुमोदित प्रावधान पर आगे स्पष्टीकरण जारी किया था। इस प्राधिकरण ने तदनुसार आदेश दिनांक 26 नवम्बर 2015 के पैरा 9क (ii) और 10(ii) में निर्धारित प्रावधान में मामूली संशोधन करते हुए स्पष्टीकरण पारित किया था। हाल ही के आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित प्रावधानों को केआईसीटीपीएल के दरमानों में तदनुसार अद्यतन किया गया है।

(x). 2008 दिशानिर्देशों के खंड 3.8.5. के अनुसार, यदि दरमानों और शर्तों के विवरण के निर्वर्चन अथवा स्पष्टीकरणों का कोई प्रश्न उठता है तो वह मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय परिचालक पर बाध्यकारी होगा।

(xi). केआईसीटीपीएल से यह उम्मीद की जाती है कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/रियायत करार में दिए गए कार्यनिष्पादन मानकों/मानदंडों पर कार्यनिष्पादन करे। केआईसीटीपीएल का वास्तविक कार्यनिष्पादन इस प्राधिकरण द्वारा अनुवीक्षण किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के बारे में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोप की जांच करेगा और अपने निष्कर्ष केपीटी को भेजेगा। यदि केआईसीटीपीएल के विरुद्ध कोई कार्रवाई करने की आवश्यकता होगी तो केपीटी रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार उचित कार्रवाई प्रारंभ करेगा।

(xii). टर्मिनल में वाणिज्यिक परिचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही के अंत से 15 दिनों के भीतर, केपीटी को यह निदेश दिया जाता है कि वह केपीटी के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक रिपोर्ट जमा करेगा जिसमें पिछले तीन महीनों के दौरान बर्थ सं. 11 और 12 में भौतिक तथा वित्ती कार्यनिष्पादन का ब्योरा दिया गया हो।

10.2. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण केपीटी में केआईसीटीपीएल द्वारा परिचालित कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) में बीओटी आधार पर कंटेनर प्रहस्तन सुविधा के लिए कांडला पत्तन के बर्थ सं. 11 और 12 के लिए दरमान तथा कार्यनिष्पादन मानक अनुमोदित करता है जो अनुबंध-I और अनुबंध-II रूप में संलग्न हैं।

10.3. केआईसीटीपीएल के लिए अधिसूचित दरमान केपीटी में केआईसीटीपीएल द्वारा वाणिज्यिक परिचालन शुरू किए जाने की तारीख से लागू होंगे।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
[विज्ञापन—III/4/असा./05/17]

कांडला इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड**अध्याय 1 – परिभाषाएं और सामान्य निबंधन एवं शर्तें****1.1. परिभाषाएँ— सामान्य**

- (i). “तटीय पोत” का अर्थ जहाजरानी महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii). “विदेशगामी पोत” का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (iii). “एफसीएल” अर्थात् कंटेनर जिसमें पूर्ण कंटेनर भार होता है।
- (iv). “एलसीएल” अर्थात् ऐसे कंटेनर जिसमें पूर्ण कंटेनर भार से कम हो (कंटेनर जिसमें एक आयातक/निर्यातक से अधिक के कार्गो हो)।
- (v). “जोखिमपूर्ण कंटेनर” अर्थात् आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण सामान वाला कंटेनर होगा।
- (vi). “आयात कंटेनर” अर्थात् एक कंटेनर जो एक पोत से उतारा जाता है, कंटेनर यार्ड में भंडारित किया जाता है तथा सड़क अथवा रेल के माध्यम से परिवहन किया जाता है।
- (vii). “निर्यात कंटेनर” अर्थात् सड़क अथवा रेल से पहुंचा कंटेनर जो कंटेनर यार्ड में भंडारित किया गया हो तथा विनियुक्त पोत पर लादा गया हो।
- (viii). “पत्तन क्षेत्र” अर्थात् पत्तन का सीमाशुल्क बंध क्षेत्र/पत्तन परिचालनात्मक क्षेत्र।
- (ix). “सामान्य कंटेनर” अर्थात् सामान्य प्रकार के कंटेनर, जो बाद में उल्लिखित विशेष श्रेणियों के अधीन नहीं आते हैं।
- (x). “प्रशीतन कंटेनर” अर्थात् अपेक्षित तापमान व्यवस्थित करने के लिए बिजली आपूर्ति हेतु प्रावधान के साथ नाशवान सामानों की दुलाई के लिए प्रयुक्त प्रशीतित कंटेनर होगा।
- (xi). “जोखिमपूर्ण कंटेनर” अर्थात् आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण सामान वाला कंटेनर होगा।
- (xii). “पोतांतरण कंटेनर” अर्थात् एक कंटेनर होगा जो यार्ड में भंडारित एक पोत से उतारा जाता है और अन्य पोत के माध्यम से परिवहन किया जाता है।
- (xiii). “अति आयामीय कंटेनर” अर्थात् एक कंटेनर जो मानक कंटेनर के सामान्य आकार से परे और स्लिंगों, शेकलों, लिफ्टिंग बीम आदि जैसे विशेष डिवाइसों की की जरूरत के साथ अतिआयामीय कार्गो की दुलाई। उनमें नष्ट हुए कंटेनर और अन्य प्रकार के कंटेनर जिनके लिए विशेष डिवाइसों की आवश्यकता होती है, भी शामिल हैं।
- (xiv). “शट आउट कंटेनर” का अर्थ ऐसे कंटेनर से होगा जो किसी पोत विशेष (पोत पहचान सूचना नम्बर अर्थात् वीआईएन नं. द्वारा यथा निर्दिष्ट) के लिए निर्यात हेतु पत्तन में प्रवेश करता है और किसी भी कारण से पोत विशेष से संबंधित नहीं हो, तो कंटेनर को शटआउट कंटेनर कहा जाता है।
- (xv). “बैक टू टारुन कंटेनर” का अर्थ ऐसे कंटेनर से होगा जो निर्यात के लिए पत्तन में प्रवेश करता है परंतु किसी कारण से निर्यात किए जाने में असमर्थ रहता है और वापस टारुन में ले जाया जाता है।
- (xvi). “वीआईएन” का अर्थ पोत पहचान सूचना संख्या है।

1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i). पोत की हैसियत, जैसी सीमाशुल्क अथवा जहाजरानी महानिदेशक द्वारा प्रमाणित किया गया हो, पोत संबंधित प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए “तटीय” अथवा “विदेशगामी” में वर्गीकृत करने के लिए निर्णायक कारक होगा; और, कार्गो की प्रकृति अथवा इसका मूल इस प्रयोजन के लिए कोई प्रासंगिक नहीं होगा।
- (ii). **पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली**
 - (क). भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत, जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत में परिवर्तित हो सकता है। ऐसे पोत जो भारतीय पत्तन में उसकी प्रथम पत्तन आगमन पर सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित होता है, जब तक यह भारतीय तट पर नहीं पहुंचता है, किसी और सीमाशुल्क परिवर्तन की आवश्यकता नहीं होगी।
 - (ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।
- (iii). **रियायती तटीय दर तथा विदेशी दर पर पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड**
 - (क). ऐसे परिवर्तन के मामलों में लदान करने वाले पत्तन द्वारा पोत के तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से तटीय दरें वसूल की जाएंगी।
 - (ख). ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी, जब तक पोत तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करता है, उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तन द्वारा वसूल की जाएंगी।

- (ग). महानिदेशक, नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने के लिए अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- (iv). **रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधित प्रभारों (सीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड**
- (क). 'विश्वव्यापी तथा तटीय' परिचालन के लिए जारी किए गए सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले विदेशगामी भारतीय पोत प्रहस्तन प्रभारों (एचएससी) के मामले में अर्थात् जलयान से तट स्थानांतरण और निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमतः तटीय दरें लागू की जाएंगी:
- (i). तटीय चालन में परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की दुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।
- (ii). तटीय चालन में * अपरिवर्तित परन्तु किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की दुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।
- *केंद्रीय उत्पाद एवं सीमाशुल्क बोर्ड का परिपत्र सं. 15/2002-सी. दिनांक 25 फरवरी 2002 बिना किसी सीमाशुल्क परिवर्तन के भारतीय ध्वज वाले विदेशगामी पोतों में एक भारतीय पत्तन से भारत में दूसरे पत्तन तक तटीय कार्गो की दुलाई की अनुमति देता है।
- (ख). जहाजरानी महानिदेशक द्वारा जारी किए गए विनिर्दिष्ट अवधि अथवा नौप्रस्थान के लिए लाइसेंस और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित विदेशी ध्वज वाले पोत के मामले में, किसी भारतीय पत्तन से लादा गया तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित तटीय कार्गो/कंटेनर तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए लागू दर पर वसूल किया जाएगा।
- (v). पोत संबंधित प्रभार जलयान स्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर प्रभार्य होंगे।
- (vi). (क). सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के लिए सदृश प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होंगे।
- (ख). सभी तटीय कंटेनरों के लिए कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ग). कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायत जहाज तट अंतरण के लिए तथा घाट से भंडारण यार्ड से/तक एवं भंडारण यार्ड तक/से घाट तक अंतरण के लिए तथा साथ ही कार्गो एवं कंटेनरों पर घाटशुल्क के लिए सभी संबंधित प्रभारों पर लागू होंगी।
- (घ). किसी विदेशी पत्तन से कार्गो/कंटेनर, जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' में पहुंचता है, उस पर उसकी तटीय यात्रा के लिए संगत रियायती प्रभार लगाए जाएंगे। अन्य शब्दों में, तटीय यात्रा करने के लिए अनुमत पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/तक संवाहित कार्गो/कंटेनर इस रियायत के लिए अर्हक होंगे।
- (ङ). तटीय कंटेनरों/पोतों के लिए प्रभार भारतीय रुपयों में मूल्यवर्गित तथा संग्रहीत किए जाएंगे।
- (viii). विलंबित भुगतानों/वापसी अदायगियों पर ब्याज:
- (क). इस दरों के मान के अंतर्गत प्रयोक्ता विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। इसी प्रकार, परिचालक विलंबित भुगतान पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ख). दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक (एसबीआई) की प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। दंडात्मक ब्याज दर परिचालक और पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
- (ग). भुगतानों में विलंब की गणना सेवाएं पूरी करने की तारीख या प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत किए जाने, जो भी बाद में हो, से 20 दिन आगे से की जाएगी।
- (घ). प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब की गणना परिचालक द्वारा बिल प्रेषित करने की तिथि के बाद 10 दिनों के बाद से की जाएगी। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथाविनिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त करने/पत्तन न्यास की संपत्तियों का प्रयोग किए जाने से पूर्व किया जाना है तथा/अथवा जहां इस दरों के मान में प्रभारों के अग्रिम भुगतान की शर्त निर्धारित की गई है।
- (viii). परिगणित सभी प्रभार प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर उच्चतर रुपये में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (ix). (क). दरमानों में निर्धारित दरें उच्चतम स्तर की हैं, इसकी प्रकार, छूट तथा रियायतें न्यूनतम स्तर की हैं। परिचालक, यदि वह चाहें, निम्नतर दरें प्रभारित कर सकता है अथवा उच्चतर छूट एवं रियायतें अनुमत कर सकता है।
- (ख). परिचालक, यदि वह चाहे, दरों के मान में निर्धारित दरों की प्रयोज्यता को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है, यदि ऐसे यौक्तिकीकरण से प्रयोक्ता को प्रति यूनिट दर में राहत मिले तथा दरों के मान में निर्धारित यूनिट दरें उच्चतम स्तरों से अधिक न हों। बशर्ते पत्तन न्यास सार्वजनिक रूप से ऐसे निम्नतर दरों को तथा/अथवा ऐसी दरों की प्रयोज्यता को शासित करने वाली शर्तों के यौक्तिकीकरण को अधिसूचित करेगा तथा ऐसे निम्नतर दरों तथा/अथवा ऐसी दरों की प्रयोज्यता शासित करने वाली शर्तों में आगे किन्हीं और परिवर्तनों को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करना जारी रखेगा, बशर्ते कि नियत की गई नई दरें टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।
- (x). उपयोक्ताओं को परिचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक के विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

अध्याय 2 – पोत संबंधित प्रभार

पोत संबंधित प्रभार समय-समय पर यथा संशोधित केपीटी के दरमानों की निबंधन एवं शर्तों के अनुसार कांडला पत्तन न्यास द्वारा संग्रहीत किए जाएंगे।

अध्याय 3 – कंटेनरों तथा कंटेनरयुक्त कार्गो के लिए प्रदत्त सेवाओं हेतु प्रभार**सामान्य निबंधन एवं शर्तें:**

- (i). एक कंटेनर जिसे मूल रूप से पोतांतरण कंटेनर घोषित किया जाता है, बाद में रेल अथवा सड़क द्वारा ले जाया जाता है वह पोतांतरण कंटेनर की पहचान खो देगा और उसे सामान्य आयात कंटेनर माना जाएगा तथा यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होंगे।
- (ii). प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए 20' से कम और तक के कंटेनरों की गिनती एक टीईयू (बीस समकक्ष इकाई) और 20' से अधिक तथा 40' तक एक एफईयू (चालीस समकक्ष इकाई) होगी।
- (iii). 20' से अधिक लम्बाई और 40' लम्बाई तक के कंटेनरों के लिए सभी प्रभार निर्धारित लागू प्रभारों के 150 प्रतिशत होंगे।
- (iv). विशेष डिवाइसों/स्लिंगों/प्रहस्तन की अपेक्षा वाले मानक आकार से इतर के कंटेनरों पर लागू दरों का दोगुना वसूल किया जाएगा। ऐसे कंटेनरों में नष्ट कंटेनर और विशेष डिवाइसों की अपेक्षा वाले कोई अन्य प्रकार के कंटेनर भी शामिल होंगे।

3.1. कंटेनरों के प्रहस्तन तथा आवागमन के लिए प्रभार:

कंटेनरों के प्रहस्तन तथा आवागमन के लिए निम्नलिखित समेकित प्रभार पत्तन के माध्यम से गुजरने वाले कंटेनरों तथा कंटेनरयुक्त कार्गो के मामले में प्रदत्त सेवाओं के लिए शिपिंग लाइनों अथवा पोतों के एजेंटों अथवा कार्गो एजेंटों द्वारा देय होंगे।

क. सामान्य कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	4020.86	3247.62	2412.52	1948.57
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट तक अथवा विलोमतः (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	2010.42	2010.42	2010.42	2010.42
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः (सीधे डिलीवरी और निर्यात इनटेक)	618.60	618.60	618.60	618.60

ख. प्रशीतन कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	4020.86	3247.62	2412.52	1948.57
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट तक अथवा विलोमतः (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	2010.42	2010.42	2010.42	2010.42
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः (सीधे डिलीवरी और निर्यात इनटेक)	618.60	618.60	618.60	618.60

ग. जोखिमपूर्ण कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)	
		विदेशी कंटेनर	तटीय कंटेनर
		लदे हुए	लदे हुए
1.	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	5026.98	3016.55
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट तक अथवा विलोमतः (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	2512.58	2512.58
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः (सीधे डिलीवरी और निर्यात इनटेक)	773.24	773.24

घ. पोतांतरण कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	1-3000 टीईयू	4639.44	4020.86	2783.66	2412.52
2.	3001 - 6000 टीईयू	4330.15	3711.57	2598.09	2226.94
3.	6001 - 9000 टीईयू	4020.86	3402.26	2412.52	2041.36
4.	उसके बाद	3711.57	3092.97	2226.94	1855.78

टिप्पणियां:

- (1). दर शिपिंग लाइनों अथवा एजेंटों द्वारा समान वित्तीय वर्ष में लाए गए कुल टीईयू पर आधारित है।
- (2). एक कंटेनर जिसे मूल रूप से पोतांतरण कंटेनर घोषित किया जाता है, बाद में रेल अथवा सड़क द्वारा ले जाया जाता है वह पोतांतरण कंटेनर की पहचान खो देगा और उसे सामान्य आयात कंटेनर माना जाएगा तथा यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होंगे।

ड. अति आयामीय कार्गो कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	8041.72	6495.23	4825.03	3897.14
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट तक अथवा विलोमतः (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	4020.86	4020.86	4020.86	4020.86
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः (सीधे डिलीवरी और निर्यात इनटेक)	1237.18	1237.18	1237.18	1237.18

टिप्पणी: उपर्युक्त समेकित प्रभारों में निम्नलिखित तत्व जैसे स्टीवडोरिंग, गैन्ट्री क्रेन का उपयोग, स्थानांतरण क्रेन का उपयोग, कंटेनरों के टेयर भार पर घाटशुल्क, कंटेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क, परिवहन तथा रेलवे अवसंरचना के लिए योगदान।

3.2. पत्तन परिसर में भंडारित कंटेनर के लिए विराम समय प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु. में)		
		20' तक लम्बाई	20' से अधिक 40' तक लम्बाई	40' से अधिक लम्बाई
1.	गैर-आईसीडी/सीएफएस आयात-लदे हुए			
	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	491.69	983.38	1475.07
	7-9 दिन	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 दिन	695.66	1391.32	2086.99

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु. में)		
		20' तक लम्बाई	20' से अधिक 40' तक लम्बाई	40' से अधिक लम्बाई
	13-15 दिन	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 दिन	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 दिन	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 दिन	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 दिन	1652.03	3304.06	4956.09
	उसके बाद	1965.41	3930.83	5896.24
2.	गैर-आईसीडी / सीएफएस आयात-खाली			
	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	491.69	983.38	1475.07
	7-9 दिन	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 दिन	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 दिन	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 दिन	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 दिन	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 दिन	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 दिन	1652.03	3304.06	4956.09
	उसके बाद	1965.41	3930.83	5896.24
3.	गैर-आईसीडी / सीएफएस निर्यात-लदे हुए			
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	491.69	983.38	1475.07
	7-9 दिन	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 दिन	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 दिन	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 दिन	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 दिन	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 दिन	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 दिन	1652.03	3304.06	4956.09
	उसके बाद	1965.41	3930.83	5896.24
4.	गैर-आईसीडी / सीएफएस निर्यात-लदे हुए			
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	491.69	983.38	1475.07
	7-9 दिन	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 दिन	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 दिन	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 दिन	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 दिन	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 दिन	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 दिन	1652.03	3304.06	4956.09
	उसके बाद	1965.41	3930.83	5896.24
5.	सीएफएस आयात लदे हुए - सड़कमार्ग द्वारा ले जाए गए			
	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	491.69	983.38	1475.07
	7-9 दिन	584.90	1169.79	1754.69

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु. में)		
		20' तक लम्बाई	20' से अधिक 40' तक लम्बाई	40' से अधिक लम्बाई
	10-12 दिन	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 दिन	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 दिन	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 दिन	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 दिन	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 दिन	1652.03	3304.06	4956.09
	उसके बाद	1965.41	3930.83	5896.24
6.	सीएफएस आयात खाली - सड़कमार्ग द्वारा ले जाए गए			
	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	491.69	983.38	1475.07
	7-9 दिन	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 दिन	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 दिन	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 दिन	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 दिन	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 दिन	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 दिन	1652.03	3304.06	4956.09
	उसके बाद	1965.41	3930.83	5896.24
7.	सीएफएस निर्यात लदे हुए - सड़कमार्ग द्वारा ले जाए गए			
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	491.69	983.38	1475.07
	7-9 दिन	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 दिन	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 दिन	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 दिन	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 दिन	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 दिन	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 दिन	1652.03	3304.06	4956.09
	उसके बाद	1965.41	3930.83	5896.24
8.	सीएफएस निर्यात खाली - सड़कमार्ग द्वारा ले जाए गए			
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	491.69	983.38	1475.07
	7-9 दिन	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 दिन	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 दिन	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 दिन	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 दिन	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 दिन	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 दिन	1652.03	3304.06	4956.09
	उसके बाद	1965.41	3930.83	5896.24
9.	आईसीडी आयात तथा निर्यात लदे हुए अथवा खाली - रेलमार्ग द्वारा ले जाए गए			

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु. में)		
		20' तक लम्बाई	20' से अधिक 40' तक लम्बाई	40' से अधिक लम्बाई
	प्रथम 5 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	5-15 दिन	982.03	1964.06	2946.09
	16-30 दिन	1965.41	3930.83	5896.24
	उसके बाद	3930.83	7861.66	11792.48
10.	पोतांतरण – लदे हुए			
	प्रथम 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	16-30 दिन	1965.41	3930.83	5896.24
	उसके बाद	3930.83	7861.66	11792.48
11.	पोतांतरण – खाली			
	प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	8-15 दिन	1168.44	2336.88	3505.33
	उसके बाद	3930.83	7861.66	11792.48

टिप्पणियां:

- (1). कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि उत्तराई के दिन के अगले दिन से नौभरण/डिलीवरी/कंटेनर हटाए जाने की तारीख तक गिनती की जाएगी और इसमें रविवार और अवकाश दिवस शामिल हैं परन्तु सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और पत्तन के गैर कार्य दिवस अतिरिक्त हैं।
- (2). बाद में पोतांतरण कंटेनर स्थानीय रूप से प्रेषण के तरीके को बदल रहे हैं अथवा खाली करने/भरने के लिए कंटेनर फ्रेट स्टेशन उपर्युक्त मद (4) में यथा निर्धारित रियायती विराम समय खो देगा। ऐसे कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार यथा लागू मद सं. 1 अथवा 2 में यथा निर्धारित आयात कंटेनरों के बराबर वसूल की जाएगी।
- (3). बाद में पोतांतरण कंटेनर रेल द्वारा आईसीडी प्रेषण के प्रकार को बदलते हुए विराम समय प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए यथा अन्य आईसीडी कंटेनर माने जाएंगे और उपर्युक्त मद (4) में दरों पर प्रभारित किए जाएंगे। ऐसे मामलों में, अतिरिक्त स्थानांतरण कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक कंटेनर के संचलन के लिए लागू होगी।
- (4). तटीय नौचालन पर भारतीय पत्तन को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए कंटेनर टर्मिनल में उतरने वाले विदेशी पत्तन से कंटेनर से विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभारों के 50 प्रतिशत और तटीय श्रेणी के लिए निर्धारित के 50 प्रतिशत पर प्रभारित किया जाएगा।
- (5). बाद में सामान्य आयात कंटेनर रेल द्वारा आईसीडी प्रेषण के प्रकार को बदल रहे हैं जिनपर सामान्य आयात कंटेनर पर लागू निःशुल्क अवधि ही प्राप्त होगी। ऐसे मामलों में, अतिरिक्त स्थानांतरण प्रभार कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक कंटेनर के संचलन के लिए लागू होगी।
- (6). शटआउट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि उस दिन के अगले दिन से गिनती की जाएगी जब कंटेनर नौभरण/डिलीवरी के दिन तक शटआउट हो जाती है।
- (7). अधिक ऊंचे और अति आयामीय कंटेनरों पर सामान्य लागू प्रभारों का तीन गुना वसूल किया जाएगा।
- (8). जोखिमपूर्ण कंटेनर सामान्य लागू प्रभारों के 1.25 गुना आकर्षित करेंगे।
- (9). पत्तन के भीतर कंटेनरों को भरने/खाली करने के मामले में, विराम समय प्रभार निम्नवत् लागू होंगे:-
 - (i). भरण से पहले, विराम समय प्रभार खाली कंटेनरों पर यथा लागू प्रभारित किए जाएंगे।
 - (ii). लदे हुए निर्यात/आयात कंटेनरों पर यथा लागू निःशुल्क अवधि और विराम समय प्रभार भरण/खाली करना और पत्तन को सूचना के पूरा होने के दिन के अगले दिन से वसूल किया जाएगा।
- (10). नीलामी कंटेनरों के मामले में, नीलामी समाप्त होने के बाद, खाली कंटेनर खाली करना पूर्ण होने के अगले दिन से खाली कंटेनर रूप में विराम समय प्रभार वसूल किया जाएगा।
- (11). भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जिस दौरान टर्मिनल उसके ऊपर आरोप्य कारणों से कंटेनरों की डिलीवरी करने की स्थिति में नहीं हो जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।
- (12). परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार (भले ही आयात/निर्यात/पोतांतरण हो) लिखित में परित्याग की सूचना प्राप्त होने की तारीख तक अथवा कंटेनर की उत्तराई/आगमन के दिन से 75 दिन, जो भी पहले हो, तक वसूल किए जाएंगे:-
 - (i). परेषिती/प्रेषक किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
 - (ii). यदि परेषिती/प्रेषक परित्याग के ऐसे पत्र को जारी नहीं करने का चयन करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ निम्नलिखित शर्त के अधीन परित्याग पत्र भी जारी कर सकता है -
 - (क) लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की संरक्षा शुरू करेगा और इसे पत्तन परिसर से वापिस लेगा अथवा हटाएगा; और
 - (ख) लाइन कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो तथा कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।

- (iii). कंटेनर एजेंट/एमएलओ जरूरी औपचारिकताएं देखेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनकी असफलता के मामले में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तक तक वसूल किया जाना जारी रखा जाएगा जब तक कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी जरूरी कार्रवाईयां नहीं की जाती हैं।
- (iv). जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा पकड़ा गया/जब्त किया जाता है और इसे 75 दिनों की निर्धारित समय अवधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, भंडारण प्रभार कार्गो को छोड़े जाने के सीमाशुल्क आदेश की तारीख से लागू होना बन्द होगा बशर्ते लाइनों को जरूरी औपचारिकताएं देखनी होंगी और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करना होगा। अन्यथा, पकड़े गए/जब्त किए गए कंटेनरों को लाइनों/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र में हटाना होगा और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने की तारीख से लागू होना बन्द होगा।

3.3. कंटेनर पोतों के लिए प्रदत्त विविध सेवाओं हेतु प्रभार:

क. प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शन

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशगामी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	प्रशीतन कंटेनरों के अनुवीक्षण तथा बिजली उपभोग के लिए अतिरिक्त प्रभार प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग	301.59	301.59	301.59	301.59

टिप्पणी: निर्धारित दरों पर अतिरिक्त बिजली प्रभार प्रशीतन कंटेनरों के मामले में भी लागू होगा।

ख. अन्य प्रदत्त सेवाएं

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशगामी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	सीमाशुल्क अनुवीक्षण अथवा किसी अन्य प्रयोजन और डिलीवरी के लिए कंटेनरों की अनुवर्ती लदाई के लिए टर्मिनल के भीतर एक यार्ड से दूसरे यार्ड में कंटेनरों का स्थानांतरण	2604.65	2604.65	2604.65	2604.65
2.	सीमाशुल्क जांच अथवा पूर्व व्यवस्था द्वारा किसी अन्य प्रयोजन के लिए विनिहित यार्ड में कंटेनरों की स्टेकिंग के लिए अतिरिक्त सेवा प्रभार।	306.35	306.35	306.35	306.35

ग. हैच कवर खोलना और इसे बदलना

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति हैच कवर (रु. में)	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत
1.	जब इसे घाट पर रखा जाता है	4524.60	2714.76
2.	घाट पर इसे बिना रखे	1809.57	1085.75

टिप्पणी: यदि केवल एक परिचालन किया जाता है तो उपर्युक्त हैच कवर प्रहस्तन प्रभारों का आधा वसूल किया जाएगा।

घ. एक हैच से दूसरे हैच अथवा उसी हैच के भीतर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
(क).	हैच से हैच स्थानांतरण (केवल एक फेरा शामिल है)	1507.99	1507.99	904.79	904.79
(ख).	उपर्युक्त (क) से इतर	6032.58	6032.58	3619.55	3619.55

4. सामान्य टिप्पणियाँ:

- (i). संदर्भ प्रशुल्क 1 जनवरी 2015 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक मुद्रास्फीति से सूचकांकित किया जाएगा। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगी।
- (ii). वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क को उस वर्ष के लिए प्रासंगिक सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा, जोकि अधिकतम सीमा होगी। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में यथा दिए गए सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः संशोधित किया जाएगा जोकि सम्पूर्ण लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।
- तथापि, लाइसेंसदाता आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से कम से कम 90 दिन पहले प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से परिचालन के दूसरे वर्ष से कार्यनिष्पादन मानकों ("कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क") के साथ प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क सीमा होगी)। कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से लागू होगा और सम्पूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा।
- (iii). प्रस्ताव परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त स्वतंत्र इंजीनियर से प्रमाणपत्र के साथ टीएमपी को प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें लाइसेंस अवधि में यथा शामिल पिछले 12 महीनों अथवा परिचालन के प्रथम वर्ष में परिचालन के महीनों की वास्तविक संख्या, जैसी भी स्थिति हो, के लिए कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि दर्शाई जाएगी।
- (iv). प्रस्ताव की प्राप्ति पर, टीएमपी, प्राप्ति के 7 दिनों के भीतर, 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 5 में यथा उल्लिखित कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर कांडला पत्तन न्यास के विचार मांगेगा।
- (v). यदि लाइसेंसधारी पिछले 12 महीनों में लाइसेंस करार में यथा शामिल कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं करता है तो टीएमपी आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करने के लिए प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा तथा लाइसेंसधारी आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू केवल सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के लिए ही हकदार होगा।
- (vi). कांडला पत्तन न्यास के मतों पर विचार करने के बाद, यदि टीएमपी संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा शामिल कार्यनिष्पादन मानक अर्जित किए गए हैं तो यह कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क को आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने के लिए 15 मार्च तक अधिसूचित करेगा।
- (vii). कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव पर विचार करने के समय, टीएमपी कार्यनिष्पादन मानकों और लाइसेंसधारी द्वारा इसके अनुपालन को देखेगा। टीएमपी लाइसेंसधारी द्वारा कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि अथवा अन्यथा के आधार पर कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकृत अथवा खारिज करने पर निर्णय लेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क का निर्धारण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के साथ संलग्न परिशिष्ट में दर्शाए गए उदाहरण का अनुपालन करेगा।
- (viii). परिचालन के तीसरे वर्ष से, लाइसेंसधारी से कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों में कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन टीएमपी द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंसदाता, तीसरे वर्ष से आगे कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए, स्वतंत्र इंजीनियर से उपलब्धि प्रमाणपत्र के साथ कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव 1 मार्च तक जमा किया जाएगा तथा टीएमपी 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा, कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होगा।
- (ix). प्राधिकरण द्वारा टीएमपी/15/2015-केपीटी दिनांक 15 मई 2015 और टीएमपी/15/2015-केपीटी दिनांक 30 जुलाई 2015 द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क और शून्य सूचकांकन लागू किए जाने पर और कांडला इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (केआईसीटीपीएल) के दरमानों में निर्धारित प्रशुल्क सीमाओं पर विचार किया गया है। अनुवर्ती वर्षों के लिए भी, आदेश टीएमपी/15/2015-केपीटी दिनांक 15 मई 2015 और टीएमपी/15/2015-केपीटी दिनांक 30 जुलाई 2015 में अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क 1 जनवरी 2015 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता की 60 प्रतिशत की सीमा तक ही मुद्रास्फीति से सूचकांकित किया जाएगा। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू रहेंगी।

अनुबंध — II**कार्यनिष्पादन मानक**

क्र.सं.	पैरामीटर	कार्यनिष्पादन मानक
1.	सकल बर्थ आउटपुट	25 फेरे/क्रेन/घंटा
2.	कंटेनरों के लिए अंतरण भंडारण विराम समय	
	आयात	2 दिन
	निर्यात	4 दिन
3.	प्राप्ति/डिलीवरी परिचालन के लिए वापसी समय	
	कंटेनरों के लिए ट्रेलर (एकल परिचालन)	2 घंटे
	कंटेनरों के लिए ट्रेलर (दोहरा परिचालन)	4 घंटे
	आईसीडी कंटेनरों के लिए रैक (एकल परिचालन)	6 घंटे
	आईसीडी कंटेनरों के लिए रैक (दोहरा परिचालन)	12 घंटे

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 02, March 2017

No. TAMP/93/2016-KPT.—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes the proposal received from the Kandla International Container Terminal Private Limited (KICTPL) for notification of its Scale of Rates for upgradation, operation and maintenance of Container Terminal at berth nos.11 and 12 at Kandla Port basis as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**Case No.TAMP/93/2016-KPT**

Kandla International Container Terminal Private Limited ... Applicant

QUORUM:

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on the 17th day of February 2017)

This case relates to the proposal received from the Kandla International Container Terminal Private Limited (KICTPL) for notification of its Scale of Rates for upgradation, operation and maintenance of Container Terminal at berth nos.11 and 12 at Kandla Port Trust (KPT).

2. Before bringing out the submissions made by the KICTPL in its proposal dated 7 December 2016, it is relevant here to mention that this Authority had passed an Order No.TAMP/15/2015-KPT dated 15 May 2015 and 30 July 2015 fixing reference tariff for Development, Operation and Maintenance of Container Terminal at Berth Nos.11 and 12 at KPT on Public Private Partnership (PPP) based on the proposal of KPT to adopt the Upfront Tariff approved by this Authority vide Order No. TAMP/29/2013-JNPT dated 13 August 2013 for container terminal at Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for fixation of reference tariff for the subject project following Clause 2.2. of the Tariff Guidelines of 2013.

3.1. The Kandla International Container Terminal Private Limited (KICTPL) vide its letter dated 7 December 2016 has requested this Authority to notify its Scale of Rates. The main points made by KICTPL are summarized below:

- (i). The TAMP has approved Reference Tariff for handling containers at berth nos.11 and 12 of KPT vide its Order no.TAMP/15/2015-KPT dated 15 May 2015 and 30 July 2015 under the Guidelines for Determination of Tariffs for Projects at major ports, 2013. KPT had proposed to adopt the reference tariff for the project based on the upfront tariffs approved for the container handling facility at JNPT for its 4th container terminal under upfront tariff Guidelines 2008 which was approved by the Authority vide Order No.TAMP/29/2013-JNPT dated 13 August 2013.
- (ii). Subsequently, after conclusion of the bidding process, KPT awarded the concession to the successful bidder viz., KICTPL. A Concession Agreement was signed by KPT with KICTPL which is the Special Purpose Vehicle (SPV) set up by the successful bidder on 29-2-2016 for the Development, Operation and Maintenance of the Container Terminal on PPP basis for a period of 30 years. On completion of conditions precedent under Article 3 of the Concession Agreement by both the parties, KPT issued the Letter of Award of concession to KICT on 12-9-2016. The Concession Agreement envisages completion of the project in two phases. Phase I of the Project was to be completed within 6 months from the date of Award of the Project

and Phase II in another six months thereafter. Phase I of the Project envisages completion of the following activities:

Milestone Date	Activity/level of completion of Project	
By the end of 6 Months from Date of Award of Concession Phase - I	Completion of following facilities:	
	Container Stack Yard	4 Ha
	RMQC	1 Nos.
	Tractor Trailer – Yard	6 Nos.
	RTGC	2 Nos.
	Reach Stacker	1 Nos.
	Ancillary facilities like the Terminal Building, Work Stations, Internal Road Infrastructure, Drainage System, fire-fighting systems, power supply, water supply, communication system etc. to the required extent of Phase I.	

- (iii). KICT has initiated action for the repair and refurbishment of the RMQCs and RTGCs and has also undertaken developing the container yard and other ancillary activities envisaged in Phase I. The construction activities of Phase I are likely to be completed by the third week of December 2016 and KICT intends to commence the commercial operations by 21 December 2016.
- (iv). Under clause 2.9.1 of the Guidelines of 2008, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach TAMP for notification of SOR containing ceiling rates applicable to his operations, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act 1963 (MPT Act).
- (v). As per clause 2.8 of the Guidelines for upfront Tariff setting for PPP Projects at Major Port Trusts, 2008, Tariff caps will be indexed to inflation to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. Approved upfront tariff in the JNPT 4th Container Terminal project was escalated by 35.08% by KPT as per the escalation announced by TAMP for upfront tariffs approved with base WPI as on 1 January 2008, by taking the escalation applicable till 31-3-2015. The rates notified by TAMP on 15-5-2015 by adopting the 35.08% of the indexation on the rates of the JNPT are as follows:

Sr. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign containers		Coastal containers	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to container yard or vice versa.	4020.86	3247.62	2412.52	1948.57
2	From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	2010.42	2010.42	2010.42	2010.42
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	618.60	618.60	618.60	618.60

- (vi). Under para 16.2 of the Tariff Order dated 15-5-2015, from the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference

Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire license period.

- (vii). Under TAMP's Order No. TAMP/12/2009-Misc dated 11 April 2016, TAMP had stated that the average of monthly WPI for the period January 2015 to December 2015 which is taken as average WPI as on 1.1.2016 is found to be lower than the average monthly WPI as on 1.1.2015. That being so, the escalation factor at variation in the WPI of the said two period is negative. Since, the variation in the WPI as on 1 January 2015 and 1 January 2016 is working out to negative, the Authority is not in a position to approve any escalation factor for the year 2016-17. The Major Port Trusts were therefore advised to consider NIL indexation factor for the year 2016-17 while computing the ARR for drawing the indexed SOR for fixation of tariff under Tariff Policy, 2015.
- (viii). By adopting the above advice, no escalation has been proposed in the Tariff Orders issued by TAMP on 15-5-2015 and 30-7-2015.
- (ix). TAMP is accordingly requested to notify the rates for the financial year 2016-17 commencing from the date of Phase I commercial operations of the Terminal.
- (x). While doing so, one correction may be carried out in the TAMP's order dated 15-5-2015. This relates to Clause D of para 3.3 - Charges for Miscellaneous services rendered to the Container Vessels. In the Table D relating to charges for moving containers from one hatch to another or within the same hatch, the heading of column 3 has been mentioned as 'Rate per Hatch Cover (in ₹)'. This should read as 'Rate per TEU (in ₹)'.

3.2. On initial scrutiny of the proposal, it was noticed that the proposal of KICTPL for notification of its Scale of Rates was not accompanied with the following documents:

- (i). Proposed Scale of Rates (SOR) complete in all respects along with the conditionalities.
- (ii). Performance Standards.
- (iii). A copy of the completion certificate issued by the Independent Engineer.

3.3. Accordingly, the KICTPL was requested, vide our letter dated 23 December 2016, to furnish the requisite documents/information immediately. The KICTPL was also requested to forward a copy of proposed SOR and performance standards to KPT also for its comments.

4.1. It is seen from the KICTPL letter dated 7 December 2016 that the KICTPL has to complete the project in two phases. Phase I of the Project was to be completed within 6 months from the date of Award of the Project and Phase II in another six months thereafter. The KICTPL has intimated that the construction activities of Phase I are likely to be completed by the third week of December 2016 and KICT intends to commence the commercial operations by 21 December 2016.

4.2. In this regard, it is relevant here to submit that, the reference tariff for Container Terminal at berth nos.11 and 12 at KPT, approved by this Authority vide its Order No.TAMP/15/2015-KPT dated 15 May 2015 and 30 July 2015 based on the proposal filed by the KPT to adopt the tariff of 4th Container Terminal of JNPT under Tariff Guidelines 2013 is for the project facility as a whole and not for a phased manner development of the project. However, the KICTPL has, vide its letter dated 7 December 2016, requested for notification of SOR for phase – I itself.

4.3. The KPT, being the concessioner port, was, therefore, vide our letter dated 23 December 2016 requested to confirm whether the proposal of KICTPL seeking notification of SOR on completion of phase – I of the project is in order. The KPT was also requested to furnish a copy of the completion certificate issued by the Independent Engineer in this regard. This was followed by a remainder dated 13 January 2017. Further, the KPT was requested to furnish its comments on receipt of the proposed draft SOR and performance standards from KICTPL at the earliest.

5.1. In response to our letter dated 23 December 2016, the KICTPL has, vide its email dated 26 December 2016, informed that they are forwarding the requisite information on 26 December 2016 to KPT. The KICTPL has also forwarded the copy of proposed draft SOR and Performance Standards along with its letter addressed to KPT to us.

5.2. The main submissions made by the KICTPL to KPT vide its letter dated 26 December 2016 are given below:

- (i). As per the instructions of TAMP, Proposed SOR complete in all respects and performance standards are sent herewith.
- (ii). The Independent Engineer has been addressed for issue of the Completion Certificate.
- (iii). Under clause 2.8 of the Guidelines for upfront Tariff setting for PPP Projects at Major Port Trusts, 2008 issued by the TAMP, Tariff caps will be indexed to inflation to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. Under clause 2.9.1 of these Guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach TAMP for notification of SOR containing ceiling rates applicable to his operations, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act 1963.
- (iv). Under TAMP's letter No.TAMP/12/2009-Misc dated 11 April 2016, TAMP has stated that the average of monthly WPI for the period January 2015 to December 2015 which is taken as average WPI as on 1 January 2016 is found to be lower than the average monthly WPI as on 1 January 2015. That being so, the escalation factor at variation in the WPI of the said two period is negative. Since, the variation in the WPI as on 1 January 2015 and 1 January 2016 is working out to negative, the Authority is not in a position to approve any escalation factor for the year 2016-17. The Major Port Trusts were therefore advised to consider NIL indexation factor for the year 2016-17 while computing the ARR for drawing the indexed SOR for fixation of tariff under Tariff Policy, 2015.
- (v). While preparing the draft SOR from the date of commencement of Phase I of the commercial operations of the Terminal till 31 March 2017, no escalation have been proposed.
- (vi). One correction has, however, been carried out in the TAMP's Order dated 15 May 2015. This relates to Clause D of para 3.3-Charges for Miscellaneous services rendered to the Container Vessels. In the table D relating to charges for moving containers from one hatch to another or within the same hatch, the heading of column 3 has been mentioned as 'Rate per Hatch cover (in ₹)'. This should be read as 'Rate per TEU (in ₹)' and accordingly, requested the KPT to convey its concurrence / comments urgently to TAMP.

5.3. The proposed SOR as forwarded by KICTPL is as follows:

3.1. CHARGES FOR HANDLING AND MOVEMENT OF CONTAINERS:

The following consolidated charges for handling and movement of container shall be payable by the Shipping Lines or Agents of vessels or cargo agents for services rendered in respect of containers and containerised cargo passing through the port.

A. Normal Containers

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to container yard or	4020.86	3247.62	2412.52	1948.57

	vice versa				
2	From Container yard to Railway flat or vice versa(ICD Container Rail only)	2010.42	2010.42	2010.42	2010.42
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	618.60	618.60	618.60	618.60

B. Reefer Containers

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to container yard or vice versa	4020.86	3247.62	2412.52	1948.57
2.	From Container yard to Railway flat or vice versa(ICD Container Rail only)	2010.42	2010.42	2010.42	2010.42
3.	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	618.60	618.60	618.60	618.60

C. Hazardous Containers

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)	
		Foreign Container	Coastal Container
		Loaded	Loaded
1.	From Ship to container yard or vice versa	5026.98	3016.55
2.	From Container yard to Railway flat or vice versa(ICD Container Rail only)	2512.58	2512.58
3.	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	773.24	773.24

D. Transshipment Containers

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	1-3000 TEUs	4639.44	4020.86	2783.66	2412.52
2.	3001 - 6000 TEUs	4330.15	3711.57	2598.09	2226.94
3.	6001 - 9000 TEUs	4020.86	3402.26	2412.52	2041.36
4.	Thereafter	3711.57	3092.97	2226.94	1855.78

E. Over Dimensional Cargo Containers

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to container yard or vice versa	8041.72	6495.23	4825.03	3897.14
2.	From Container yard to Railway flat or vice versa(ICD Container Rail only)	4020.86	4020.86	4020.86	4020.86
3.	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	1237.18	1237.18	1237.18	1237.18

3.2. DWELL TIME CHARGES FOR CONTAINER, STORED IN THE PORT PREMISES:

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in ₹)		
		Up to 20' in length	Over 20' to up to 40' in length	Above 40' in Length
1.	Non-ICD/ CFS Import - loaded			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	491.69	983.38	1475.07
	7-9 days	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 days	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 days	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 days	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 days	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 days	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 days	1652.03	3304.06	4956.09
	Thereafter	1965.41	3930.83	5896.24
2.	Non-ICD/ CFS Import - Empty			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	491.69	983.38	1475.07
	7-9 days	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 days	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 days	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 days	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 days	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 days	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 days	1652.03	3304.06	4956.09
	Thereafter	1965.41	3930.83	5896.24
3.	Non-ICD/ CFS Export - Loaded			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	491.69	983.38	1475.07
	7-9 days	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 days	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 days	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 days	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 days	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 days	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 days	1652.03	3304.06	4956.09
	Thereafter	1965.41	3930.83	5896.24
4.	Non-ICD/ CFS Export - Empty			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	491.69	983.38	1475.07
	7-9 days	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 days	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 days	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 days	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 days	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 days	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 days	1652.03	3304.06	4956.09
	Thereafter	1965.41	3930.83	5896.24

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in ₹)		
		Up to 20' in length	Over 20' to up to 40' in length	Above 40' in Length
5.	CFS Import loaded - moved by road			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	491.69	983.38	1475.07
	7-9 days	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 days	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 days	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 days	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 days	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 days	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 days	1652.03	3304.06	4956.09
	Thereafter	1965.41	3930.83	5896.24
6.	CFS Import empty - moved by road			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	491.69	983.38	1475.07
	7-9 days	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 days	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 days	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 days	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 days	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 days	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 days	1652.03	3304.06	4956.09
	Thereafter	1965.41	3930.83	5896.24
7.	CFS Export loaded - moved by road			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	491.69	983.38	1475.07
	7-9 days	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 days	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 days	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 days	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 days	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 days	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 days	1652.03	3304.06	4956.09
	Thereafter	1965.41	3930.83	5896.24
8.	CFS Export empty - moved by road			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	491.69	983.38	1475.07
	7-9 days	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 days	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 days	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 days	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 days	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 days	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 days	1652.03	3304.06	4956.09
	Thereafter	1965.41	3930.83	5896.24
9.	ICD Import and Export loaded or			

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in ₹)		
		Up to 20' in length	Over 20' to up to 40' in length	Above 40' in Length
	empty – moved by rail			
	First 5 days	Free	Free	Free
	5-15 days	982.03	1964.06	2946.09
	16-30 days	1965.41	3930.83	5896.24
	Thereafter	3930.83	7861.66	11792.48
10.	Transshipment- loaded			
	First 15 days	Free	Free	Free
	16-30 days	1965.41	3930.83	5896.24
	Thereafter	3930.83	7861.66	11792.48
11.	Transshipment- Empty			
	First 7 days	Free	Free	Free
	8-15 days	1168.44	2336.88	3505.33
	Thereafter	3930.83	7861.66	11792.48

3.3. CHARGES FOR MISCELLANEOUS SERVICES RENDERED TO THE CONTAINER VESSELS:

A. Reefer Monitoring and Connection

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	Additional charges per 4 hours or part thereof for electricity consumption and monitoring of reefer containers	301.59	301.59	301.59	301.59

Note:

Additional electricity charge at the prescribed rates will be applicable in case of Reefer Containers also

B. Other Services Rendered

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	Shifting of containers from one yard to another yard within the terminal for customs inspection or any other purpose and subsequent loading of containers for delivery.	2604.65	2604.65	2604.65	2604.65
2.	Additional service charges for stacking containers in designated yard for custom examination or for any other purpose by prior arrangement.	306.35	306.35	306.35	306.35

C. Opening of Hatch Cover and replacing it

S. No.	Description	Rate per Hatch Cover (in ₹)	
		Foreign Going Vessel	Coastal vessel
1.	When placing it on the Quay	4524.60	2714.76
2.	Without placing it on the Quay	1809.57	1085.75

Note: If only one operation is carried out, half of the hatch cover handling charges as above shall be levied.

D. One Hatch to another Hatch or within the Same Hatch

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
(a).	Hatch to hatch shifting (involving 1 move only)	1507.99	1507.99	904.79	904.79
(b).	Other than (a) mentioned above	6032.58	6032.58	3619.55	3619.55

5.4. The proposed Performance Standards as forwarded by KICTPL is as follows:

Sr. No	Parameter	Performance Standard
1.	Gross Berth Output	25 Moves / Crane / hour
2.	Transit Storage Dwell Time for Containers	
	Import	2 Days
	Export	4 Days
3.	Turnaround Time for receipt / delivery operation	
	Trailer for Containers (single operation)	2 hours
	Trailer for Containers (Double operation)	4 hours
	Rake for ICD Containers (Single operation)	6 hours
	Rake for ICD Containers (Double operation)	12 hours

5.5. Since, the KICTPL has stated to have addressed the Independent Engineer for issue of completion certificate, the KICTPL was, vide our letter dated 13 January 2017 requested to furnish the same.

6. In this regard, the KICTPL has, vide its letter dated 23 January 2017, forwarded a copy of the provisional completion certificate dated 10 January 2017 issued by the Independent Engineer, M/s. TCRC Infra Services Pvt. Ltd. The KICTPL has also stated that the KPT has vide its letter dated 23 January 2017, submitted its comments confirming that KICTPLs proposed SOR is in line with Appendix 12 of the Concession Agreement and the performance standards proposed by the KICTPL is also in line with the Concession Agreement. The KICTPL has also forwarded a copy of the KPT's letter dated 23 January 2017 addressed to TAMP.

7. In response to our letter dated 23 December 2016 and reminder dated 13 January 2017, the KPT has, vide its letter dated nil January 2017, furnished its comments. A summary of the information/clarifications sought by us and the information/clarification furnished by KPT is juxtaposed below:

Sl. No.	Information/clarifications sought by us	Information/clarifications of the KPT
1.	The Authority has, vide its Order no.TAMP/15/2015-KPT dated 15 May 2015 and 30 July 2015 disposed of the Reference Tariff proposal filed by the KPT for handling containers at berth nos.11 and 12 under Tariff Guidelines,	No comments furnished

	2013, based on the proposal of KPT to adopt the upfront tariffs approved for the container handling facility at JNPT for its 4th container terminal under upfront tariff Guidelines 2008 which was approved by the Authority vide Order No.TAMP/29/2013-JNPT dated 13 August 2013.	
2.	The KICTPL has requested for notification of SOR for phase – I commercial operation. The reference tariff approved by the Authority in the said Orders for Container Terminal at berth nos.11 and 12 at KPT, is for the project facility as a whole and not for a phase wise development. The KPT, being the concessioner port is therefore, requested to confirm whether the proposal of KICTPL seeking notification of SOR on completion of phase – I of the project is in order.	<p>It is to state that the proposal submitted by concessionaire for notification of SOR is in line with Clause 4 (ii) of Appendix 12 of the Concession Agreement read with TAMP letter No.TAMP/12/2009-Misc. dated 12 April 2016.</p> <p>Clause 4 (ii) of Appendix 12 of the Concession Agreement in reproduced below. Appendix 12 in the Tariff Schedule: “(ii) From the date of Commercial Operation (COD) till 31 March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the Tariff Guidelines 2013 which will be applicable for the entire license period”.</p>
3	The KPT is requested to furnish its immediate response on the proposal of KICTPL to enable us to initiate action. The KPT is also requested to furnish a copy of the completion certificate issued by the Independent Engineer in this regard.	<p>Copy of Provisional Completion Certificate issued by the Independent Engineer, M/s. TCRC Infra Services Pvt. Ltd. along with the Punch List of Balance Work for RTGCs is enclosed, which is as per Article 6.7(d) of the Concessionaire Agreement and the same reproduced as under:</p> <p>“(d). The Independent Engineer may, at the request of the Concessionaire, issue a provisional certificate of completion substantially in the form set forth in Appendix 10 (the “Provisional Certificate”) if the Tests are successful and the Project can be safely and reliably placed in commercial operation through certain works or things forming part thereof are outstanding and not yet complete.....”</p>
4.	The KICTPL has not forwarded proposed draft SOR and the Performance Standards notified for the project. The KICTPL has been requested to furnish the complete proposed draft SOR and the Performance Standards to KPT as well as to TAMP. The KPT is requested to furnish its comments on receipt of the proposed draft SOR and the Performance Standards from KICTPL at the earliest.	No comments furnished

8. As per the Concession Agreement between the Board of Trustees of KPT and the KICTPL, the KPT has awarded the project of Development, Operation and Maintenance of Container Terminal at Berth Nos.11 and 12 at KPT on PPP mode to KICTPL. The Concession Agreement with KPT has been signed on 29 February 2016 and the agreement is valid for a period of 30 years from the date of award of concession.

9.1. As per Clause 2.9.1. of the Tariff Guidelines of 2008 for fixation of upfront tariff, the private operator shall approach the Authority for notification of Scale of Rates containing ceiling rates applicable to his operations before commencement of commercial operations as required under Section 48 of MPT Act and as per Clause 2.9.2. of tariff guidelines of 2008, the Scale of Rates to be framed by TAMP shall be in line with the tariff caps prescribed for the port and included in the bid document subject to indexation explained in Clause 2.8. Such Scale of Rates and statement of conditions shall be notified by the Authority in the Gazette of India as required by the Major Port Trusts Act, 1963.

9.2. As per clause 2.8 of the guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at Major Ports, 2008, the Tariff Caps are to be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year, and the adjusted tariff will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

9.3. As per clause 4 [General Note to Schedule (i) and (ii)] of the Scale of Rates of the upfront tariff Order dated 15 May 2015 and 30 July 2015 fixing upfront tariff for the facility in reference, tariff caps have to be indexed to inflation to an extent of 60% of the variation in the WPI occurring between 1 January 2015 and 1 January of the relevant year.

9.4. The base year for the upfront tariff and the corresponding annual escalation with effect from 1 April 2016 were already communicated to all the Major Port Trusts including KPT vide our letter No. TAMP/12/2009-Misc. dated 12 April 2016.

Accordingly, the escalation factor to be applied in the case in reference is NIL as per our letter dated 12 April 2016 read with clause 4 of the Scale of Rates.

10.1. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). This Authority has passed an Order No.TAMP/15/2015-KPT dated 15 May 2015 disposing of the proposal filed by the Kandla Port Trust (KPT) for fixation of Reference Tariff for handling containers at berth nos.11 and 12 of KPT under the Guidelines for Determination of Tariffs for Projects at major ports, 2013 which were notified in the Gazette of India Extraordinary (Part III Section 4) on 22 June 2015 and 12 August 2015 vide Gazette Nos.226 and 275 respectively.
- (ii). Subsequently, this Authority has passed an Order No.TAMP/15/2015-KPT dated 30 July 2015 disposing of the review application filed by the KPT to review the Order dated 15 May 2015.
- (iii). As stated earlier, the KPT has awarded the project of Development, Operation and Maintenance of Container Terminal at Berth Nos.11 and 12 at Kandla Port on PPP mode to Kandla International Container Private Limited (KICTPL) and entered into a Concession Agreement on 29 February 2016 for a period of 30 years.
- (iv). As brought out earlier, Clause 2.9.1. of the Tariff Guidelines of 2008 for fixation of upfront tariff requires the private operator to approach this Authority for notification of the Scale of Rates containing ceiling rates applicable to his operations before commencement of commercial operations. Accordingly, the KICTPL has approached this Authority with a request to notify the Scale of Rates as required under the Tariff Guidelines of 2008.
- (v). This Authority has, vide its Order No.TAMP/15/2015-KPT dated 15 May 2015 and 30 July 2015 approved the reference tariff for the subject proposal in reference. The reference tariff

approved by this Authority in the said Orders for Container terminal at Berth Nos.11 and 12 at Kandla Port is for the project facility as a whole. However, the KICTPL has approached with a request for notification of SOR for Phase – I commercial operation. When the proposal was referred to KPT, the Licensor port, the KPT, has stated that the subject proposal submitted by the concessionaire for notification of SOR is in line with the Clause 4(ii) of the Appendix 12 of the Concession Agreement read with TAMP notification No. TAMP/12/2009-Misc dated 12 April 2016. Clause 4(ii) of the Appendix 12 of the Concession Agreement prescribes applicability of indexation to reference tariff for the entire license period. The KPT has not furnished its specific comments on the applicability of the reference tariff fixed for the entire project as a whole to the phase – I of commercial operations except quoting the Clause 4(ii) of the Appendix 12 of the Concession Agreement with regard to indexation of reference tariff. It is relevant here to mention that development of subject project in a phased manner was not brought to the notice of this Authority by KPT at the time of processing of its proposal for notification of Reference Tariff which culminated into tariff Orders dated 15 May 2015 and 30 July 2015. This Authority is not a party to the Concession Agreement entered into by the KPT and KICTPL. The procedure for notification of the Scale of Rates in the name of the operator before commencement commercial operations is not prescribed in the Reference Tariff fixation guidelines of 2013. Therefore, if recourse is taken to the Guidelines for upfront tariff fixation notified in the year 2008, which are still relevant for the purposes of 2013 Reference Tariff Guidelines, the private operator can approach this Authority before commencement of commercial operation for notification of Scale of Rates containing ceiling rates applicable to his operations as per clause 2.9.1 of the tariff guidelines as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963. Accordingly, the KICTPL has approached this Authority for notification of the Scale of Rates as required by clause 2.9.1. This Authority is required to notify the Scale of Rates in the Gazette of India as mandated by the clause 2.9.2 of the Tariff Guidelines of 2008.

The KCITPL has forwarded a copy of the Independent engineer's provisional certificate for commencement of the commercial operation. The KPT has also furnished a copy of the provisional Completion Certificate issued by the Independent Engineer of the subject project and certified that the provisional Completion Certificate is as per the Article No.6.7 (d) of the Concession Agreement, which is reproduced here under:

“(d). The Independent Engineer, at the request of the Concessionaire, issue a provisional certificate of completion substantially in the form set forth in Appendix 10 (“the Provisional Certificate”) if the Tests are successful and the Project can be safely and reliably placed in commercial operation though certain works or things forming part thereof are outstanding and not yet complete.....”.

As per Clause 2.9.2. of the Tariff Guidelines of 2008, the Scale of Rates to be framed by this Authority for the private operator should be in line with the tariff caps prescribed for the Port and included in the bid document, subject to indexation. Article 8.1 of the Concession Agreement (C.A.) entered between the KPT and KICTPL governs levy of the tariff for container terminal at Berth Nos.11 and 12 as per the Concession Agreement. As per Article 8.1 of the C.A., the Concessionaire i.e. KICTPL shall be entitled to recover tariff from the users of the Project Facilities and Services as per the Tariff Notification annexed as Appendix-12. It is seen that Appendix-12 appended to C.A. gives reference to the Notification details of the Upfront Tariff approved by this Authority vide Order No. TAMP/15/2015-KPT dated 15 May 2015 and 30 July 2015.

The KPT has confirmed that the proposal submitted by KICTPL is in order as per the Concession Agreement entered into with KICTPL by KPT. Further, the independent engineer of the subject project M/s. TCRC Infra Services Pvt. Limited has, in his Provisional Completion Certificate, certified that the Phase I of the project can be safely and reliably placed in commercial service of the users thereof, and in terms of agreement, the project is provisionally declared fit for entry into commercial operation on 2 January 2017.

Relying on the position reported by KICTPL and KPT and keeping in view the provision of 2008 Tariff Guidelines brought out above and placing reliance on the Independent Engineer's Certificate that the Terminal is fit for commercial operation, this Authority is inclined to consider the proposal of KICTPL for notification of the Scale of Rates approved in May 2015 and July 2015 without any modification due to NIL indexation for the period 1 January 2015 to 31 December 2015 as communicated to all the Major Ports vide letter dated 12 April 2016, including KPT.

- (vi). With reference to the indexation of the reference tariff fixed vide Order dated 15 May 2015 and 30 July 2015 as required under Clause 2.8. of the 2008 Guidelines, it is noteworthy that the KICTPL, while filing of its draft proposed SOR, has not applied escalation factor. In this regard, it is relevant to mention that the general note to schedule (2) and (3) of Scale of Rates (SOR) approved in the reference tariff order dated 15 May 2015, state that the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2015 and 1 January of the relevant year. Since the general note explicitly states the base year for WPI escalation has to be 1 January 2015, Nil escalation factor considered by KICTPL to arrive at the indexed Scale of Rates taking the base as 1 January 2015 based on the applicable escalation factor announced by this Authority vide letter no.TAMP/12/2009-Misc. dated 12 April 2016 is found to be in order.
- (vii). It is seen that the tariff items notified vide Order of May 2015 and July 2015 have been subjected to change in view of the application of applicable escalation factor. For the subsequent years as well, the indexation to the extent of 60% of the WPI occurring between January 2015 and January of the relevant year has to be with reference to the tariff approved vide Order no. TAMP/15/2015-KPT dated 15 May 2015 and 30 July 2015 and not with reference to the indexed Scale of Rates to be approved. The General note 4 (i) to Schedule (2) to (4) proposed by KICTPL retaining the general note approved in the Order dated 15 May 2015 and 30 July 2015 is, therefore, suitably modified clarifying this position. This is in line with the prescription made in the Scale of Rates of other BOT operators governed under 2008 guidelines who have commenced the operations.
- (viii). As stated earlier, while submitting the proposal the KICTPL has proposed one correction in the tariff approved vide Order dated 15 May 2015 and 30 July 2015 with regard to Clause D of para 3.3 - Charges for Miscellaneous services rendered to the Container Vessels. In the Table D relating to charges for moving containers from one hatch to another or within the same hatch, the heading of column 3 has been mentioned as 'Rate per Hatch Cover (in `)'. The KICTPL has proposed to read the said clause as 'Rate per TEU (in ₹)'.

In this regard, the KPT has also endorsed the views of the KICTPL and requested to consider the change proposed by the KICTPL in the heading of column 3.

In this regard, it is relevant here to mention that as stated earlier the proposal of KPT was to adopt the Upfront tariff approved by this Authority vide Order No.TAMP/29/2013-JNPT dated 13 August 2013 for container terminal at JNPT, for fixation of reference tariff for the proposed project following Clause 2.2 of the Tariff Policy guidelines 2013. Accordingly, this Authority has approved the reference tariff as per the proposal of KPT. The tariff prescribed for the Miscellaneous services rendered for moving containers from one hatch to another or within the same hatch, the heading of column 3 has been mentioned as 'Rate per Hatch Cover (in ₹)', which was proposed by the KPT and approved by this Authority at the relevant point of time. However, it is also relevant here to mention that the tariff prescribed for the similar services in the other container terminals operating at various major ports also is per TEU basis only. Even the tariff approved for the ABG Kandla Container Terminal Pvt. Ltd., (earlier concessionaire of the same project) and the reference tariff adopted by the KPT of JNPT 4th Container Terminal is also per TEU basis only. Hence, the request for change in the heading from 'Rate per Hatch Cover (in ₹)' to 'Rate per TEU (in ₹)' is found to be inline with the tariff prescribed for similar services providing by the other container terminal operators at various Major Port Trusts. Hence, the proposal of the KICTPL to change the heading from

'Rate per Hatch Cover (in ₹)' to 'Rate per TEU (in ₹)' under Clause D of para 3.3 - Charges for Miscellaneous services rendered to the Container Vessels is approved.

- (ix). All the other conditionalities governing the application of the rates as approved in the Scale of Rates of the Orders dated 15 May 2015 and 30 July 2015 are retained subject to the following.

- (a). The Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No.PT-11033/51/2014-PT dated 11 November 2014 has forwarded a copy of the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port issued vide letter No.PT-11033/51/2014-PT dated 4 September 2014 to this Authority. Accordingly, this Authority vide its Order No.TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November 2014 has, *inter alia*, approved the replacement of definition of 'Coastal Vessel' prescribed in the existing SOR of all the Major Port Trusts as follows:

"Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority.

Therefore, the definition of Coastal Vessel proposed by the KICTPL has been modified in line with the above mentioned definition of 'Coastal Vessel'.

- (b). It is relevant to state here that this Authority in view of the clarification sought by the V.O. Chidambaranar Port Trust regarding levy of concessional charges for coastal cargo/ container has passed an Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 29 September 2015 based on the recommendations of Directorate General (DG) Shipping. The provisions approved in the said Order were further amended vide Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015. The said Order passed is for common adoption by all the Major Port Trusts. Subsequent to the said Order, the DG Shipping vide its letter no.SD-9 CHART(309)/2016 dated 20 May 2016 has issued further clarification on the provision approved in the 26 November 2015 Order. This Authority has accordingly passed a clarificatory Order slightly amending the provision prescribed in para 9A (ii) and 10(ii) of the Order dated 26 November 2015. The amended provisions approved by this Authority in the recent Order has been updated accordingly, in the Scale of Rates of KICTPL.
- (x). As per clause 3.8.5 of the 2008 guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditions, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.
- (xi). The KICTPL is expected to perform at least at the performance standards / norms brought out in the bid documents / Concession Agreement. The actual performance of the KICTPL will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority enquires into such allegation and forward its findings to the KPT. If any action is to be taken against the KICTPL, the KPT shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the Concession Agreement.
- (xii). During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the KICTPL is directed to submit to this Authority through the KPT a report containing the physical and financial performance at berth Nos.11 and 12 during the preceding three months.

10.2. In the result, and for the reasons given above and based on collective application of mind, this Authority approves the Scale of Rates and Performance Standard for the Berth Nos.11 and 12 of Kandla Port for container handling facility on BOT basis at Kandla Port Trust (KPT) to be operated by the KICTPL at KPT attached as **Annex – I** and **Annex – II**.

10.3. The Scale of Rates notified for KICTPL will come into force from the date of commencement of commercial operations by KICTPL at KPT.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./05/17]

Annex – I

KANDLA INTERNATIONAL CONTAINER TERMINAL PRIVATE LIMITED

CHAPTER 1 – DEFINITIONS & GENERAL TERMS & CONDITIONS

1.1. DEFINITIONS – GENERAL

- (i). **“Coastal vessel”** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any Terminal or place in India to any other Terminal or place in India having a valid coastal license issued by the Competent Authority/ Director General of Shipping.
- (ii). **“Foreign-Going vessel”** shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iii). **“FCL”** means Containers said to contain Full Container Load.
- (iv). **“LCL”** means Containers said to contain Less than full Container Load (Container having cargo of more than one importer/exporter).
- (v). **“Hazardous container”** means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (vi). **“Import container”** means a container discharged from one vessel, stored in container yard and transported out through Road or Train.
- (vii). **“Export container”** means a container arrived by road or Train, stored in container yard and loaded on the assigned vessel.
- (viii). **“Port area”** means the custom bound area / Port operational Area of the Port.
- (ix). **“Normal Container”** shall mean general type containers, not falling under special categories mentioned subsequently.
- (x). **“Reefer Container”** shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (xi). **“Hazardous Container”** shall mean a container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (xii). **“Transshipment Container”** shall mean a container, which is discharged from one vessel, stored in the yard and transported through other vessel.
- (xiii). **“Over dimensional Container”** shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard container and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. They also include damaged containers and other types which require special devices.
- (xiv). **“Shut out Container”** shall mean a container which enters into the port as an export intake for a particular vessel (as indicated by the Vessel Identification Advice Number, i.e. VIA No.) and is not connected to the particular vessel for reasons whatsoever, then the container is termed to be a shutout container.
- (xv). **“Back To Town Container”** shall mean a container entering the port for export but unable to be exported for whatever reason and taken back to town.
- (xvi). **“VIAN”** means Vessel Identification Advise Number.

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii). System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
 - (a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
 - (b). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or Voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (iii). Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate:
 - (a). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (b). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (c). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (iv). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate
 - (a). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
 - (i). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 - (ii). Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.
 - (b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or Voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.
- (v). Vessel related charges shall be levied on Ship owners /Steamer Agents.
- (vi).
 - (a). The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
 - (b). The container related charges for all Coastal containers should not exceed 60% of the normal container related charges.
 - (c). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-

shore transfer, and transfer from/ to quay to/ from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.

- (d). For the purpose of this concession, container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (e). The charges for coastal containers / vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (vii). Interest on delayed payments / refunds:
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India (SBI). The penal interest rate will apply to both the operator and the port users equally.
 - (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (viii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (ix). (a). The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if he so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
- (b). The Operator may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the operator should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (x). The users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the operator.

CHAPTER 2 – VESSEL RELATED CHARGES

Vessel Related Charges shall be collected by Kandla Port Trust as per the terms and conditions of Scale of Rates of KPT as revised from time to time.

CHAPTER 3 – CHARGES FOR SERVICES RENDERED TO CONTAINERS AND CONTAINERIZED CARGO

GENERAL TERMS AND CONDITIONS:

- (i). A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transshipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.
- (ii). Containers less than and up to 20' will be reckoned as one TEU (Twenty Equivalent Unit) and more than 20' and up to 40' will be reckoned as one FEU (Forty Equivalent Unit) for the purpose of tariff.

- (iii). All charges for containers more than 20' in length and up to 40' in length will be 150 per cent of the applicable charges prescribed.
- (iv). Containers other than that of standard size requiring special devices/slugs/handling will be charged twice the applicable rates. Such containers will also include damage containers and any other type requiring special devices.

3.1. CHARGES FOR HANDLING AND MOVEMENT OF CONTAINERS:

The following consolidated charges for handling and movement of container shall be payable by the Shipping Lines or Agents of vessels or cargo agents for services rendered in respect of containers and containerised cargo passing through the port.

A. Normal Containers

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to container yard or vice versa	4020.86	3247.62	2412.52	1948.57
2	From Container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	2010.42	2010.42	2010.42	2010.42
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	618.60	618.60	618.60	618.60

B. Reefer Containers

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to container yard or vice versa	4020.86	3247.62	2412.52	1948.57
2.	From Container yard to Railway flat or vice versa(ICD Container Rail only)	2010.42	2010.42	2010.42	2010.42
3.	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	618.60	618.60	618.60	618.60

C. Hazardous Containers

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)	
		Foreign Container	Coastal Container
		Loaded	Loaded
1.	From Ship to container yard or vice versa	5026.98	3016.55
2.	From Container yard to Railway flat or vice versa(ICD Container Rail only)	2512.58	2512.58
3.	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	773.24	773.24

D. Transshipment Containers

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	1-3000 TEUs	4639.44	4020.86	2783.66	2412.52
2.	3001 - 6000 TEUs	4330.15	3711.57	2598.09	2226.94
3.	6001 - 9000 TEUs	4020.86	3402.26	2412.52	2041.36
4.	Thereafter	3711.57	3092.97	2226.94	1855.78

Notes:

- (1). Rate is based on total TEUs brought by the Shipping Lines or agents in the same financial year.
- (2). A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transshipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.

E. Over Dimensional Cargo Containers

S. No	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to container yard or vice versa	8041.72	6495.23	4825.03	3897.14
2.	From Container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	4020.86	4020.86	4020.86	4020.86
3.	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	1237.18	1237.18	1237.18	1237.18

Note: The consolidated charges as above include the following elements, viz. stevedoring, use of Gantry crane, use of transfer crane, wharfage on tare weight of containers, wharfage on containerized cargo, transportation and contribution towards railway infrastructure.

3.2. DWELL TIME CHARGES FOR CONTAINER, STORED IN THE PORT PREMISES:

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in ₹)		
		Up to 20' in length	Over 20' to up to 40' in length	Above 40' in Length
1.	Non-ICD/ CFS Import - loaded			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	491.69	983.38	1475.07
	7-9 days	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 days	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 days	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 days	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 days	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 days	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 days	1652.03	3304.06	4956.09
	Thereafter	1965.41	3930.83	5896.24
2.	Non-ICD/ CFS Import - Empty			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	491.69	983.38	1475.07
	7-9 days	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 days	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 days	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 days	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 days	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 days	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 days	1652.03	3304.06	4956.09
	Thereafter	1965.41	3930.83	5896.24
3.	Non-ICD/ CFS Export - Loaded			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	491.69	983.38	1475.07
	7-9 days	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 days	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 days	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 days	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 days	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 days	1389.97	2779.95	4169.92

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in ₹)		
		Up to 20' in length	Over 20' to up to 40' in length	Above 40' in Length
	27-30 days	1652.03	3304.06	4956.09
	Thereafter	1965.41	3930.83	5896.24
4.	Non-ICD/ CFS Export - Empty			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	491.69	983.38	1475.07
	7-9 days	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 days	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 days	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 days	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 days	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 days	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 days	1652.03	3304.06	4956.09
	Thereafter	1965.41	3930.83	5896.24
5.	CFS Import loaded - moved by road			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	491.69	983.38	1475.07
	7-9 days	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 days	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 days	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 days	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 days	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 days	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 days	1652.03	3304.06	4956.09
	Thereafter	1965.41	3930.83	5896.24
6.	CFS Import empty - moved by road			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	491.69	983.38	1475.07
	7-9 days	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 days	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 days	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 days	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 days	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 days	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 days	1652.03	3304.06	4956.09
	Thereafter	1965.41	3930.83	5896.24
7.	CFS Export loaded - moved by road			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	491.69	983.38	1475.07
	7-9 days	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 days	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 days	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 days	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 days	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 days	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 days	1652.03	3304.06	4956.09
	Thereafter	1965.41	3930.83	5896.24
8.	CFS Export empty - moved by road			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	491.69	983.38	1475.07
	7-9 days	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 days	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 days	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 days	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 days	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 days	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 days	1652.03	3304.06	4956.09

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in ₹)		
		Up to 20' in length	Over 20' to up to 40' in length	Above 40' in Length
	Thereafter	1965.41	3930.83	5896.24
9.	ICD Import and Export loaded or empty – moved by rail			
	First 5 days	Free	Free	Free
	5-15 days	982.03	1964.06	2946.09
	16-30 days	1965.41	3930.83	5896.24
	Thereafter	3930.83	7861.66	11792.48
10.	Transshipment- loaded			
	First 15 days	Free	Free	Free
	16-30 days	1965.41	3930.83	5896.24
	Thereafter	3930.83	7861.66	11792.48
11.	Transshipment- Empty			
	First 7 days	Free	Free	Free
	8-15 days	1168.44	2336.88	3505.33
	Thereafter	3930.83	7861.66	11792.48

Notes:

- (1). The total storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing up to the day of shipment/delivery/date of removal of the container and includes Sundays and Holidays but excludes Custom notified holidays and port non working days.
- (2). Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch locally or to the container freight station for destuffing/stuffing shall loose the concessional dwell time as prescribed in Item (4) above. Dwell time charges for such containers shall be recovered at par with import containers as prescribed in item no. 1 or 2 as applicable.
- (3). Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD shall be treated as other ICD containers for the purpose of levy of Dwell time charges fees and shall be charged at the rates in item (4) above. In such cases additional shifting charge will be applicable for movement of container to container yard to ICD yard.
- (4). A container from foreign port landing at the container terminal for subsequent transshipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transshipment charges prescribed for foreign going vessels and 50% of that prescribed for coastal category.
- (5). Normal import containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD will enjoy the free period applicable to normal import container only. In such cases additional shifting charges will be applicable for movement of container from container yard to ICD yard.
- (6). The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of Shipment/ delivery.
- (7). Over high and over dimensional containers shall attract thrice the normal applicable charges.
- (8). Hazardous containers shall attract 1.25 times the normal applicable charges.
- (9). In case of stuffing the containers inside the port, the dwell time charges will be applicable as follows:
 - (i). Prior to stuffing, dwell time charges as applicable to empty containers will be charged.
 - (ii). Free period and dwell time charges as applicable to loaded export containers will be charged from the day following the day of completion of stuffing and intimation to Port.
- (10). In the case of auction containers, after the auction is over, the empty containers will attract the dwell time charges as empty containers from the following day the de-stuffing is completed.
- (11). The storage charges shall not accrue for the period during which the Terminal is not in a position to deliver containers for reasons attributable to it when requested by the user.

- (12). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied up to the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following:
- (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
 - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
 - (b). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
 - (iii). The container Agent /MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all the necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing of cargo.
 - (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

3.3. CHARGES FOR MISCELLANEOUS SERVICES RENDERED TO THE CONTAINER VESSELS:

A. Reefer Monitoring and Connection

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel (°)	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	Additional charges per 4 hours or part thereof for electricity consumption and monitoring of reefer containers	301.59	301.59	301.59	301.59

Note:

Additional electricity charge at the prescribed rates will be applicable in case of Reefer Containers also

B. Other Services Rendered

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	Shifting of containers from one yard to another yard within the terminal for customs inspection or any other purpose and subsequent loading of containers for delivery.	2604.65	2604.65	2604.65	2604.65
2.	Additional service charges for stacking containers in designated yard for custom examination or for any other purpose by prior arrangement.	306.35	306.35	306.35	306.35

C. Opening of Hatch Cover and replacing it

S. No.	Description	Rate per Hatch Cover (in ₹)	
		Foreign Going Vessel	Coastal vessel
1.	When placing it on the Quay	4524.60	2714.76
2.	Without placing it on the Quay	1809.57	1085.75

Note: If only one operation is carried out, half of the hatch cover handling charges as above shall be levied.

D. One Hatch to another Hatch or within the Same Hatch

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
(a).	Hatch to hatch shifting (involving 1 move only)	1507.99	1507.99	904.79	904.79
(b).	Other than (a) mentioned above	6032.58	6032.58	3619.55	3619.55

4. GENERAL NOTES:

- (i). The Reference Tariffs will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2015 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of Reference Tariffs will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
- (ii). From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the “Performance Linked Tariff”) from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

- (iii). The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.
- (iv). On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Kandla Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.
- (v). In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.
- (vi). After considering the views of the Kandla Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.
- (vii). While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.
- (viii). From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.
- (ix). The tariff caps prescribed in the Scale of Rates of Kandla International Container Terminal Private Limited (KICTPL) take into consideration the upfront tariff approved by the Authority vide TAMP/15/2015-KPT dated

15 May 2015 and TAMP/15/2015-KPT dated 30 July 2015 and applying NIL indexation. For the subsequent years as well, reference tariff approved in the Order TAMP/15/2015-KPT dated 15 May 2015 and TAMP/15/2015-KPT dated 30 July 2015 will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2015 and 1 January of relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

Annex – II**Performance Standards**

Sr. No	Parameter	Performance Standard
1.	Gross Berth Output	25 Moves / Crane / hour
2.	Transit Storage Dwell Time for Containers	
	Import	2 Days
	Export	4 Days
3.	Turnaround Time for receipt / delivery operation	
	Trailer for Containers (single operation)	2 hours
	Trailer for Containers (Double operation)	4 hours
	Rake for ICD Containers (Single operation)	6 hours
	Rake for ICD Containers (Double operation)	12 hours